JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 33



Samochód

30 groszy

19. maja 1929

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Samochodem na wakacje!

Niema nic przyjemniejszego ponad wakacje, spędzone w samochodzie. Nawet góry rozstępują się przed wartkiemi kołami i ukazują oczom turysty przecudne widoki. — Obrazek nasz przedstawia fragment drogi między Udine a Tarvisio we Włoszech. Fot. „Samochód"

Aktualja kolejowe, a komunikacja autobusowa

Sprawom kolejnictwa trudno nie poświęcać uwagi w piśmie, zajmującem się rozwojem ruchu autobusowego i rejestrującem każdą nową zapowiedź wspaniałej przyszłości komunikacji autobusowej w Polsce. Taką to zapowiedzią jest głośny projekt reformy taryfy kolejowej, o którym niechaj nam wolno będzie napisać.

W biurze reformy taryf kolejowych przy Ministerstwie Komunikacji dobiegają do końca prace nad reformą taryfy kolejowej. Nowa taryfa towarowa miałaby wejść w życie z dniem 1 lipca rb. Tak przynajmniej życzy sobie Ministerstwo Komunikacji.

Reforma taryfy towarowej podjęta została w tym celu, aby osiągnąć powiększenie dochodów kolei państwowych o 140 miljonów złotych. Bez takiego podniesienia dochodów, zdaniem Ministerstwa Komunikacji, niemożliwe byłoby zrealizowanie zamierzeń inwestycyjnych, o których mówił minister Kühn w sejmie i o których w swoim czasie informowaliśmy wyczerpująco.

Budżet inwestycyjny Ministerstwa Komunikacji na rok 1929-30 jest już dzisiaj poważnie zagrożony. 15-to procentowy dodatek do uposażenia kolejarzy pochłonie 95 miljonów złotych, a straty spowodowane katastrofalnemi mrozami i śnieżycami dały według ostrożnych obliczeń ubytek w dochodach w wysokości conajmniej 70 miljonów złotych. Niedobory te musiałyby być pokryte z owych 335 miljonów złotych, które zarząd kolejowy pragnie w tym roku zużyć na inwestycje, a raczej na utrzymanie dotychczasowej zdolności transportowej kolei państwowych, mocno nadwyrężonej długoletnim brakiem należytej konserwacji i wymaganych uzupełnień.

Aby mimo tych nadzwyczajnych i w budżecie nieprzewidzianych wydatków, można było przeprowadzić całkowicie tegoroczny plan inwestycyjny i zabezpieczyć fundusze na sfinansowanie planu przyszłorocznego, przeprowadzona ma być reforma taryfy towarowej. Pierwotnie Ministerstwo Komunikacji pragnęło osiągnąć z tego źródła 160 miljonów złotych, obecnie przewiduje się tylko 142 miljony. Ponieważ podwyżka taryfy towarowej w roku bieżącym nie przyniesie w żadnym wypadku więcej niż 50 miljonów — zwłaszcza, że data 1 lipca jako data wejścia w życie nowej taryfy nie jest zupełnie pewna, — skarb państwa ma pozostawić do dyspozycji PKP. 120 miljonów złotych z sum, które powinny wpłynąć do skarbu tytułem wpłat od kolei. Kwota ta oraz przewidywane 50 miljonów z podwyżki taryfowej zrównoważą ubytek funduszu inwestycyjnego, powstały z przyczyn wymienionych wyżej, i pozwolą na wykonanie całego przewidzianego na ten rok planu inwestycyjnego.

Sfery gospodarcze, które wobec tych planów taryfowych zajmują stanowisko opozycyjne, wysuwają jako argument przeciw reformie taryfowej okoliczność, że dzisiaj już nie można przewidzieć, jakiego uzupełnienia będzie wymagał fundusz inwestycyjny kolei w roku przyszłym. Jest raczej prawdopodobne, że na ten cel nie będzie potrzeba więcej, jak 70 do 80 miljonów, że zatem obecna reforma taryfy nie powinna dążyć do zwiększenia dochodów kolei o 140 miljonów, zwłaszcza w okresie silnej depresji gospodarczej.

Gdyby mimo zastrzeżeń Państwowej Rady Kolejowej i wyłonionej przez nią komisji dla współpracy z biurem taryfowem, taryfa została podwyższona według projektu Ministerstwa Komunikacji, to wzrost obciążenia kosztów transportu dla poszczególnych towarów przedstawiałby się między innemi w sposób następujący:

owies	16	%	ruda żelazna	35	%
ziemniaki	18	„	benzyna i ropa	35	„
mąka	12½	„	nafta	25	„
cukier	15	„	butelki	51	„
spirytus	39	„	cegła	16	„
bydło	24½	„	cement	14½	„
jaja	26	„	żelazo handlowe	30	„
nierogacizna	29	„	bawełna	20	„
skóry surowe	31	„	obrabiarki	24½	„
skóry garb.	39	„	nawozy	11	„
wyroby z drzewa	24,6	„	tkaniny	33	„
węgiel w. k.	26,5	„	wełna	26	„

Dochód 142 miljony złotych Ministerstwo Komunikacji spodziewa się osiągnąć przy tak zmienionej taryfie tylko od ładunków całowagonowych. Ładunki drobnicowe przy obliczaniu tej cyfry nie zostały wzięte pod uwagę. W rzeczywistości przeto podwyżka taryfy dać powinna efekt znacznie większy o ile...

Tak! O ile nie nastąpi skutkiem pogorszenia się sytuacji gospodarczej silne zmniejszenie się transportów, jak to było we Włoszech, (które musiały wprowadzoną w życie podwyżkę taryfy bardzo szybko anulować i wrócić do taryfy dawnej), oraz o ile komunikacja autobusowa, ze sprężystością wykazaną w ciągu ostatnich względnie pierwszych czterech lat, nie wykorzysta sprzyjającej konjunktury. Faktem jest, że podwyżka taryfy towarowej przyspieszy bardzo znacznie proces tworzenia się linij przewozu towarów autobusami. O ile zdołaliśmy stwierdzić, zarząd kolejowy lekceważy sobie konkurencję ciężarówek transportowych, podobnie zresztą, jak Ministerstwo Komunikacji (zamiast Ministerstwa Kolei) negliżuje sprawę rozbudowy dróg samochodowych, przy układaniu miljardowych projektów budowy nowych linij kolejowych.

Zresztą sprawa ta bynajmniej nie znajduje się na najlepszej drodze. Racjonalna rozbudowa naszej sieci kolejowej może nastąpić tylko po zapewnieniu na ten cel odpowiednich kapitałów, o które starać się musimy zagranicą. Starania te są dzisiaj ogromnie utrudnione z następujących przyczyn:

1. od dłuższego czasu konkjunktury na światowych rynkach finansowych są tego rodzaju, że lokata długoterminowych pożyczek inwestycyjnych jest prawie niemożliwa;

2. P. K. P. są zastawione za pożyczkę dillonowską i zastaw ten trwać będzie do r. 1949. Przedmiotem zastawu jest cały majątek kolejowy Polski. Nie są nim objęte tylko linje, które zostały wybudowane po zaciągnięciu tej pożyczki, t. j. po r. 1924. Polska ma prawo spłacić pożyczkę Dillonowską po 10-ciu latach, t. j. w r. 1934. Nie jest bynajmniej wykluczone, że wówczas istnieć będzie możliwość przeprowadzenia takiej konwersji tej pożyczki, przy której uciążliwy ten zastaw mógłby być zniesiony.

Jak widzimy, sprawa rozbudowy sieci kolejowej jest chwilowo jeszcze daleko w polu. Ufajmy, że w międzyczasie, między innemi, dzięki — podwyższeniu taryfy kolejowej, komunikacja autobusowa tak się rozwinie, że nie będzie można pominąć jej interesów przy ustalaniu programu inwestycyj kolejowych.

T. K—j.

Rajd na 32-letnim samochodzie



W tych dniach powrócili do Rzymu Elio Joretti i Gaudenzio Ucceli, którzy na samochodzie, zbudowanym w roku 1897, odbyli rajd 45 000 kilometrowy. Podróż trwała 17 miesięcy i prowadziła przez Europę, Afrykę i Azję Mniejszą.

Fot. Atlantic

Posterunki graniczne włoskie i austrjackie położone są malowniczo wśród gór. Fot. „Samochód"

Powrót z rajdu dokoła Europy

Praga, w maju.

Opuściliśmy Wenecję z żalem prawdziwym. — Ha, trudno. Droga przed nami jeszcze daleka, a trzeba wrócić do domu jeszcze wczas przed Wystawą Krajową.

Z Wenecji kierujemy się znów ku górom, na Treviso, Udine i Tarvisio ku granicy austrjackiej.

Pierwsze większe miasto, to Treviso (ca. 30 000 mieszkańców), zaciekawiające staremi murami obronnemi, dobrze zachowanemi i otaczającemi je prawie całkowicie. W czasie wojny padło tu około półtora tysiąca bomb lotniczych austrjackich, lecz dziś już ślady spustoszenia zatarto niemal całkowicie.

Mijamy Piave, tak rozgłośnie zapisaną w historji ostatniej wojny, i Tagliamento.

Ta druga rzeka przedstawia widok niezwykły. — Przejeżdżamy po kilometrowej długości moście, ustawionym nad szerokiem usypiskiem kamieni, które tu z gór naniósł wartki prąd. W tej chwili łożysko rzeki jest zupełnie suche, a tylko środkiem sączy się wąziutki strumyk — to Tagliamento. Gdy stopnieją w górach śniegi, ten strumyk rozleje szeroko i przykryje suche przestrzenie.

Następnie Udine, stolica Friulu. I tu zapisała się wojna krwawemi ślady. Tutaj właśnie znajduje się największy włoski cmentarz wojenny, dający schron trzydziestu tysiącom poległych bohaterów.

Nie zatrzymujemy się w tych miastach. — Przed nami rozsłonecznione góry. Jeszcze jeden egzamin sprawności dla naszej Tatry, która, jak zwykle, wychodzi zeń zwycięsko.

Posuwamy się naprzód wśród nieustannych wiraży i ostrych wzniesień. — Tędy przed laty jedenastu kroczyła krwawa śmierć.



Przejechawszy połowę drogi, zaopatrzyliśmy nasz samochód w propagandowy napis. Fot. „Samochód"

Przy drodze spotykamy liczne groty, a inne patrzą na nas z wysoka, ze skał — to sławne „caverny", w których kiedyś kryły się walczące strony, i w których często znajdowały kres setki istnień ludzkich. — wystarczył jeden dobrze wycelowany pocisk, by pogrzebać żywcem kompanję piechoty.

Jakby wspomnienia komunikatów wojennych, odczytujemy na drogowskazach nazwy miejscowości: Gemona, Raccolana, Pontebba, gdzie most stanowił dawniej austrjacką granicę.

Wszędzie w przydrożnych miasteczkach, jak we Francji, spotykamy pomniki dla poległych na ostatniej wojnie. Dziś tu już o niej zapomniano. Kraj jest cichy i słoneczny, życie biegnie swym trybem, a wspaniała natura ozdabia jego szarzyznę.

Minąwszy Tarvisio, stajemy na granicy Republiki Austrjackiej. Formalności ograniczają się do formalności i załatwiwszy się z obydwoma posterunkami w ciągu pół godziny, ruszamy dalej przez Villach i Klagenfurth. Na noc zatrzymujemy się w maleńkiej miejscowości, Neumarkt.

Co za hotel! Pokoje po trzydzieści metrów kwardatowych, umeblowane przed osiemdziesięciu laty. Gospodyni również, jak jej hotel archaiczna, wita nas miłym uśmiechem i mówi:

— Nie znajdziecie panowie u nas nowoczesnego komfortu, ale będziecie zadowoleni.

Było bardzo po swojsku, bardzo „gemütlich", bardzo czysto i bardzo ... tanio. — Byliśmy istotnie zadowoleni.

Na Semeringen spotkała nas niespodzianka. Śnieg leży sobie jeszcze po rowkach przy drodze, choć słońce wcale nieszpetnie przygrzewa. Słowem temperatura jest mieszana — ni to ciepła, ni to zimna.

I oto już Wiedeń —, przedziwne miasto, przedziwnych ludzi. Czy to Niemcy? — Spróbujcie ich o to posiądzić!

W pewnym sklepie z pewną bardzo milą sprzedawczynią mowa była o Berlinie. — Powodem rozmowy była nasza Tatra z wypisaną trasą podróży na szybie.

— Berlin to duże miasto i ładne — powiada ona.

— Duże, bo duże, ale czy ładne? — powiadam ja.

A ona na to:

— Miasto ładne, tylko... ci Niemcy. Cóż za niesympatyczny naród!

— A pani? Czyż pani nie jest Niemką?

— Ja? Ja jestem Wiedenka! — powiedziała z dumą.

Wiedeńczycy to osobny naród. Są mili, uprzejmi i poczciwi. Nie, to nie są Niemcy stanowczo. Krzyżówka kilku ras zrobiła swoje w ciągu wieków.

Od czasu upadku Habsburgów Wiedeń stracił wiele ze swego blichtru, lecz nie stracił właściwego mu wdzięku.

Prater pozostał Praterem, gdzie zbierają się starzy i młodzi — jedn, by wspominać pieśń życia, już dawno przebrzmiałą; drudzy, by potwórzyć za innymi stary, a tak zawsze nowy refren... o miłości. — Patronuje po staremu Strauss i wszystko w dalszym ciągu jest miłe, poczciwe i ładne.

Do Burgu i Schoenbrunnu chodzi się już nie po to, by otrzeć się o blask „łaskawie panującego", lecz by, oglądnąwszy monotonję tych starych wnętrz, westchnąć: „O jakże się musiał nudzić tutaj stary Franz".

Nudził się, czy nie nudził, trudno dociec, lecz myśmy się nie nudzili i po jednodniowym postoju żegnaliśmy wielką stolicę małego państewka z wielkim żalem.



Praga jest jednem z miast najbogatszych w zabytki historyczne. — Staromiejska wieża mostowa z XVI wieku.
Fot. Samochód"

Dla obcego automobilisty największy kłopot w Austrji to ruch „lewostronny". — Właściwie jest to ruch dwustronny, bo w obliczu zmiany, jaka ma nastąpić w roku przyszłym, i tu już zaczynają niektórzy jeździć stroną prawą. Wytwarza się skutkiem tego nieład, a prowadzić samochód trzeba nietylko ręką lecz i nerwami.

W dodatku stan dróg jest nieszczególny. Miejscami bywa taki, jaki nie bywa... w Polsce. Ruch lewostronny posiada jeszcze także i Czechosłowacja, wobec czego nasz kłopot nie kończy się w Pradze, dokąd przybyliśmy z Wiednia pod wieczór.

Jestem w Pradze w poraz czwarty i nigdy nie mam dość widoku, jaki się roztacza w prawo i w lewo z któregokolwiek z mostów Wełtawskich.

Stara Praga jest piękna i romantyczna. Bramy mostowe, figury Świętych Pańskich, Hradczyn, hradczyńska katedra, gdy się przeglądają w mętnym nurcie rzeki, wyglądają jak wyczarowane z bajki.

W nowej dzielnicy podziwiać można natomiast rozmach wzrostu. Na Przykopach i na Wacławskiem rosną nowe domy, na miejsce zwalonej starzyzny. Buduje się to w stylu nawskroś nowoczesnym, ściśle zastosowanym do zasad urbanistyki. — Może się to komuś nie podobać, lecz niepodobna odmówić temu celowości.

Jeszcze jedna sympatyczna strona pobytu w Czechosłowacji. — Wszędzie można rozmówić się po polsku.

Portjer w naszym hotelu twierdzi, że to zupełnie „to samo". On mówi po czesku, my po polsku i rozumiemy się doskonale.



Trasa naszego rajdu turystycznego, opisana w nr. nr. 28, 29, 30, 31, 32 i 33 „Samochodu".

Podróż nasza kończy się. Przed nami jeszcze tylko Wrocław, a potem do domu.

Poznań, w maju.

Jednym z największych kłopotów zawsze jest wyjazd z wielkiego miasta. Plany miejskie nie oznaczają wyjazdów, a przechodnie zazwyczaj nic nie wiedzą o drogach, znajdujących się poza rogatkami.

W Pradze sprawa jest uproszczona: wystarczy zwrócić się do policjanta na motocyklu, jakich sporo uwija się po ulicach. Nas taki właśnie policjant wyprowadził aż na drogę do Podjebradu.

O drogach w Czechosłowacji można powiedzieć, że są lepsze niż w Austrji, natomiast czasami znacznie gorsze niż w Wielkopolsce. — Nie mogę zresztą robić w tym wypadku uogólnień i to, co mówię, odnosi się jedynie do szlaku Wiedeń — Praga — Wrocław, na którym to trakcie tylko jeden odcinek (Praga—Podjebrady) jest wykonany w sposób nowoczesny i posiada jezdnię doskonałą.

Następny postój wypadł nam we Wrocławiu, który zrobił mi niespodziankę (po raz pierwszy byłem w tem mieście) swym charakterem i wyglądem. Spodziewałem się czegoś w rodzaju Berlina na małą skalę, tymczasem miasto jest zupełnie swoiste i znacznie sympatyczniejsze od wielkiej stolicy.

Z Wrocławia daliśmy znać telegraficznie do Automobilklubu Wlkp., że w południe przekroczymy granicę Polski, jakoż stanęliśmy przed barjerą punktualnie.

Przyznam się, że przygotowani byliśmy na najgorsze — na roztrząsanie rzeczy w walizach, na srogie rozpakowywania i zapakowywania, lecz skończyło się znacznie łagodniej i po krótkiej rewizji, po ostemplowaniu naszych papierów i po krótkiej pogawędce z celnikami, ciekawymi kolei naszej wycieczki, ruszyliśmy dalej.

W Śremie czekała nas miła niespodzianka. Zastaliśmy oczekujących nas kolegów klubowych w osobach pp. Broniarza, Czerwińskiego i Szulczyńskiego, redaktorów Paszkiewicza („Dz. Poz.") i A. Chrzanowskiego („Samochód"), oraz p. Rozpłochowskiego z firmy „Tatraauto", którzy trzema samochodami wyjechali na nasze spotkanie.

Tak tedy w towarzystwie wjechaliśmy do Poznania.

Reasumując całokształt naszej wycieczki, mogę stwierdzić, że wypadła ona dla nas pod każdym względem doskonale, co mamy do zawdzięczenia przedewszystkiem maszynie.

Przebyliśmy ogółem 5 660 kilometrów, z czego połowę przynajmniej po górach. Przez cały czas nie mieliśmy najmniejszego defektu ani w motorze, ani w jakiejkolwiek innej części mechanizmu. Przeciętne zużycie paliwa wyniosło 11 litrów benzyny i 150 gramów oliwy na 100 kilometrów.

Wróciliśmy rzeczy i wypoczęci, jak po

dobrze spędzonych wakacjach. Ani śladu zmęczenia, ani śladu znużenia.

Czasy, kiedy jazda samochodowa męczyła, minęły już bezpowrotnie. Dziś, mając dobrą maszynę, wygodnie urządzoną, wygodnie niosącą, można nie bać się żadnych odległości.

Nie jest to nawet luksus. Amatorom, którzyby chcieli się puścić naszym śladem, mogę nawet podać zarys kalkulacji. — Cenę benzyny należy przyjąć w wysokości 10 centów amerykańskich za litr, gdyż z nieznacznemi odchyleniami tyle ona wynosi we wszystkich krajach. Cena oleju proporcjonalna jest do ceny benzyny.

Przyjmując zużycie 11 litrów benzyny i 150 gramów oliwy na 100 kilometrów, otrzymamy na przestrzeni Poznań—Paryż w przybliżeniu 16 dolar. Doliczywszy do tego dwukrotne garażowanie, po 1 dolarze, otrzymamy koszt podróży w sumie 18 dolarów, czyli 4,5 dolara na osobę, podczas gdy bilet kolejowy nawet trzeciej klasy, na tę samą przestrzeń kosztuje ca. 15 dolarów.

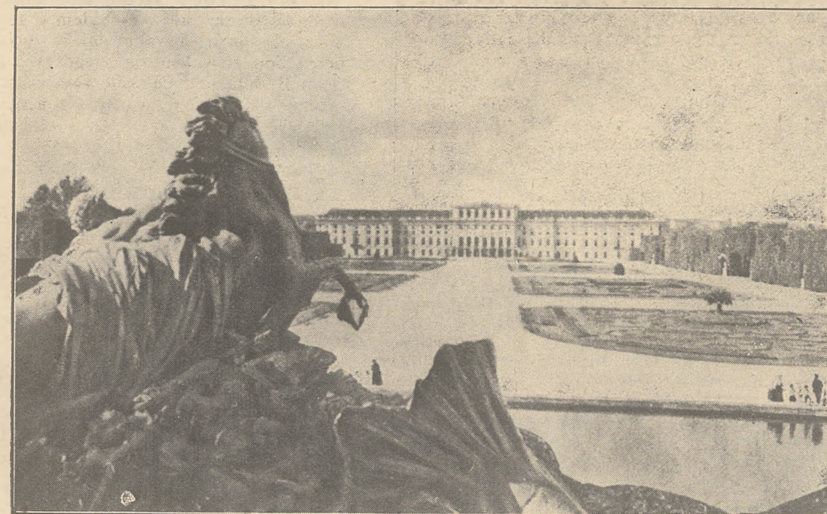
Wybierając się w podróż dalszą, należy więc liczyć: koszt materjałów pędnych — ca. 1,30 dolara na 100 km., koszt garażowania — ca. 20 dolarów miesięcznie i koszt utrzymania, wraz z innemi wydatkami, — 4 do 5 dol. dziennie od osoby.

Przy kalkulacji tej brałem oczywiście pod uwagę ceny w hotelach i restauracjach nie luksusowych, lecz dobrych, podając zaś je w dolarach, ze względu na różnorodność waluty, z jaką się ma do czynienia w tego rodzaju wycieczce, a która zawsze da się przetłumaczyć na dolary.

Zdzisław Marynowski.



W miarę posuwania się ku północy pogoda się psuje — ubieramy się w palta Fot. „Samochód"



Schoenbrunn, niegdyś dumna rezydencja, jest dziś miejscem wycieczek i spacerów. Fot. „Samochód"

Czeski wyścig górski

Posiadający już zasłużoną renomę wyścig górski na trasie z Braslav — Jiloviste zgromadził w tym roku na starcie 28 wozów. Uczestnictwo z zagranicy było bardzo wielkie. Rezultaty są następujące:

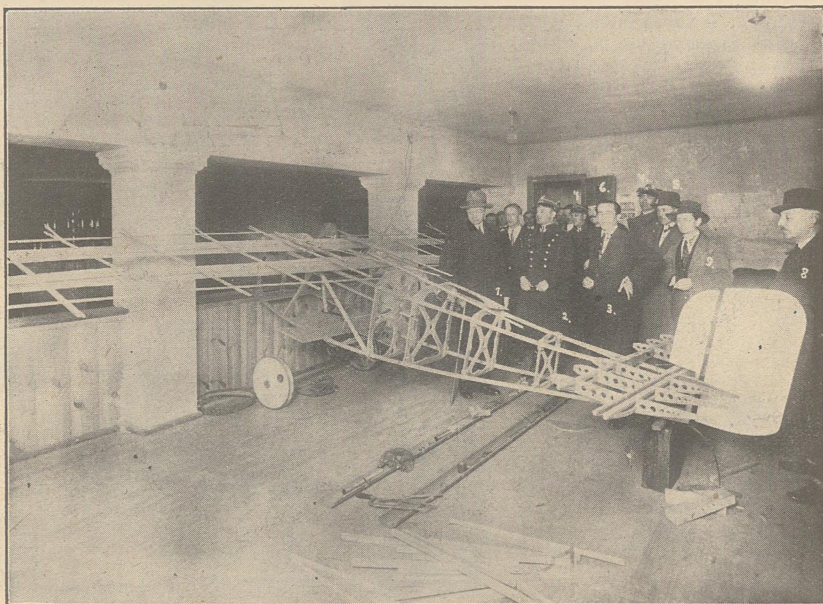
Wozy sportowe do 750 ccm.: 1) Macher (D. K. W.) 4 min. 19 sek.; — do 1 100 ccm.: 1) Flieger (Zbrojovka) 3 min. 52 sek.; — do 1 500 ccm.: 1) Novak (Bugatti) 3 min. 33 sek.: do 2 litrów: 1) Havlic (Bugatti) 3 min. 51 sek.; — do 5-ciu litrów: 1) Oestreicher (Elite) 3 min. 51 sek.; — do 8-miu litrów: 1) Rosenstein (Mercedes) 2 min. 58 sekund.

Wozy wyścigowe — do 1 100 ccm.: 1) Schmidt (Amilcar) 3 min. 38 sek.; — do 1 500 ccm.: 1) Bonty (Bugatti) 3 min. 1 sek.; — do 3 litrów: 1) Malda (Bugatti) 2 min. 57 sek.; — do 5-ciu litrów: 1) von Stuck (Austro-Daimler) 2 min. 45 sek.; — do 8-miu litrów: 1) Caracciola (Mercedes) 2 min. 49 sekund.

W zawodach motocyklowych rezultaty były następujące: — do 175 ccm.: 1) Tichy (Terrot) 3 min. 57 sek.; — do 250 ccm.: 1) Friedrich (DKW) 3 min. 35 sek.; — do 350 ccm.: 1) Spring (DKW) 3 min. 24 sek.; — do 500 ccm.: 1) Oilter (Motosacoche) 3 min. 2 sek.; — do 750 ccm.: 1) Stegmann (BMW) 2 min. 57 sek.; 2) Bahnsfer (BMW) 3 min. 3 sek.; 3) De Grady (FN) 3 min. 20 sek.

Kalisz przoduje w pomysłach lotniczych

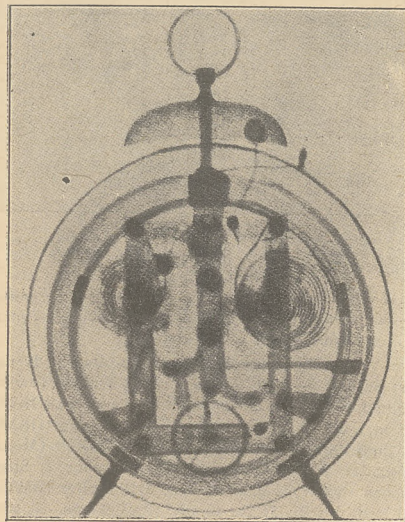
Z okazji walnego zebrania L. O. P. P. w Kaliszu w sali Banku Ziemi Kaliskiej, zgromadzeni na tem zebraniu przedstawiciele L. O. P. P. postanowili zwiedzić pracownię konstruktora b. lotnika wojskowego p. Józefa Grzmilasa, który zajęty jest budową awionetki własnego pomysłu, która ma być wystawiona w dziale przemysłu lotniczego na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu.



Awionetka wraz ze zgromadzonymi przedstawicielami L. O. P. P. oraz lotnictwa w Kaliszu
Fot. Engel — Kalisz

Nowoczesne metody badania części składowych samochodu

Zajmowaliśmy się w zeszłym numerze zasadniczemi właściwościami promieni Roentgena oraz techniką ich wytwarzania. Dowiedzieliśmy się, że tajemnicze promienie przenikają przez różne nieprzezroczyste ciała oraz, niewidzialne dla nieuzbrojonego ludzkiego oka, wywołują poczernienie płyt foto-



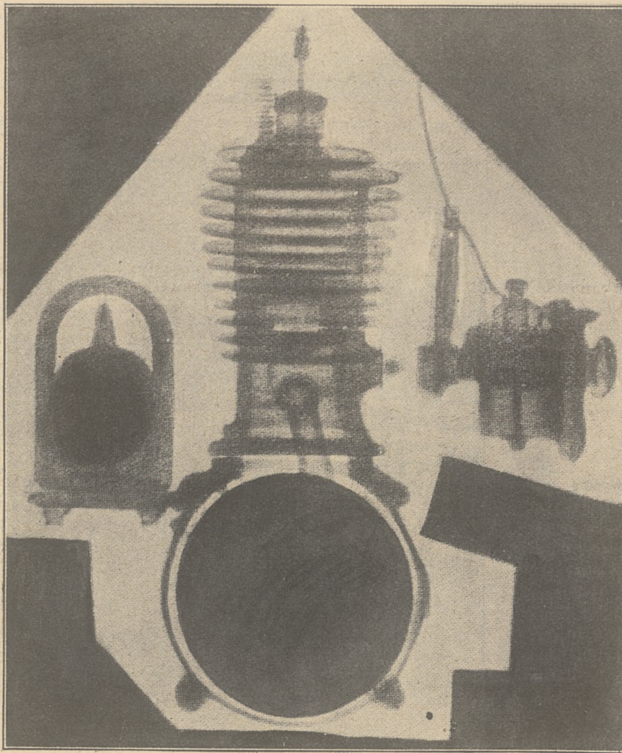
Roentgeno-fotografja budzika

graficznych lub fluorescencję (świecenie) ekranów, pokrytych pewnemi chemicznemi substancjami.

Tak samo opisaliśmy już w zeszłym numerze zastosowanie promieni Roentgena w niektórych wypadkach przy sprawdzaniach konstrukcyj technicznych.

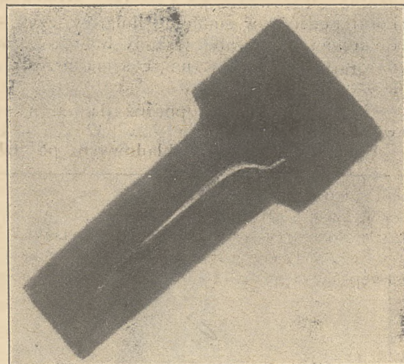
Dziwnem może wydać się na pierwszy rzut oka, że dla zbadania dobroci jakiejś części składowej maszyny trzeba uciekać się aż do tak zawiłych metod. Otóż musimy zaznaczyć, że jak technika samolotowa tak też i samochodowa kierują się dziś specjalnemi zasadami przy obliczaniu konstrukcyj, dążąc do największego zredukowania ciężaru maszyny. Dążenie to jest zupełnie zrozumiałe przy budowie samolotów, lecz może wydać się dziwnem w zastosowaniu do samochodu. Czy rzeczywiście w i tym ostatnim waga odgrywa tak wielką rolę? Na to pytanie musimy niestety odpowiedzieć twierdząco, a dla dowodu przytoczymy kilka liczb. Przypuśćmy, że nasz samochód waży 1200 kg., dwóch pasażerów, kierowca i zabrane bagaże ważą ca. 300 kg. Widzimy więc, że dla przewiezienia 300 kg. nasz motor musi toczyć po drodze niepotrzebnie 1,200 kg. wagi podwozia, karoserji itp. Dla porównania weźmiemy inną maszynę, silniejszą, lecz zato cięższą. Przypuśćmy, że ona waży 2,200 kg. i tak samo wiezie ca. 300 kg. wagi pożytecznej. W tym wypadku stosunek ciężaru maszyny do wagi pożytecznej rzeczy przewożonych będzie jeszcze mniej korzystny. Zapytajmy teraz, który z tych samochodów będzie ekonomiczniejszy w użyciu. Rozumie się, że lżejszy, gdyż dla przewiezienia mniejszego ciężaru potrzeba odpowiednio mniej siły, to znaczy mniej benzyny i oliwy. Tak samo mniej obciążone opony kosztują taniej z powodu słabszego zużycia. Widzimy więc, że redukcja wagi ma i dla zwykłego samochodu pierwszorzędne znaczenie.

Redukcję wagi osiąga się przez możliwie celowe projektowanie każdej części składowej, co powoduje zmniejszenie przekroju oraz przez zastosowanie jaknajlepszych materjałów. Jakie znaczenie ma dla samochodów materjał, może wykazać przykład z historji „Forda". Jeszcze przed rozpoczęciem fabrykacji znanego na całym świecie modelu „T", Henryk Ford, pracując nad udoskonaleniem swoich wozów, starał się zredukować bezskutecznie ich wagę. Przypadek zrządził, że udało mu się dostać w ręce kawałek stali z rozbitej na torze francuskiej maszyny wyścigowej. Jak się okazało, była to słynna stal wanadowa, znacznie mocniejsza i wytrzymalsza niż, stosowane naonczas w Ameryce, stale węglowe. Po kilku próbach Henryk Ford przyszedł do wniosku, że ten nowy materjał pozwoli mu bez najmniejszej szkody dla wytrzymałości samochodu zredukować jego wagę prawie do połowy, co znowuż postawi go poza konkurencją wszystkich cięższych maszyn. Mimo trudności w wyrobie stali wanadowej (żadna huta w Ameryce nie chciała podjąć się jej wytapiania), Ford zdecydował się na użycie jej dla projektowanego modelu T. Należy przypuszczać, że tylko dzięki temu samochód ten, dziś już nieprodukowanego typu, zdobył z taką łatwością wszystkie rynki samochodowe świata.



Roentgeno-fotografja jednocylindrowego motoru. Część karteru została osłonięta okrągłą ołowianą płytą, która nie przepuściła promieni Roentgena na fotograficzną błonę.

Widzimy stąd, jakie znaczenie ma dobranie odpowiedniego materjału i redukcja wagi w zwykłej maszynie seryjnej, nie zdziwi więc nas twierdzenie, że zadanie to trzeba rozwiązać jeszcze staranniej dla maszyn specjalnych, przeznaczonych naprzykład dla wyścigów, tembardziej, że ze zmniejszeniem przekroju idzie równolegle osłabienie ogólne, co znowuż powoduje znaczne trudności obliczeniowe, konstrukcyjne i wreszcie czysto mechaniczne. Dochodzi nieraz do tego że jakąś specjalnie lekką lecz odpowiedzialna



Roentgeno-fotografja stalowego sworznia. Biała kresa odpowiada pustej przestrzeni, powstałej wewnątrz metalu wskutek wadliwej obróbki.

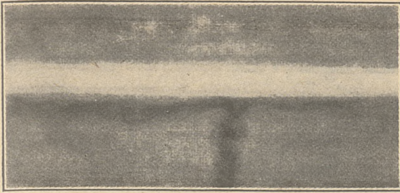
część łamie się umyślnie, poddając ją różnym próbom, ażeby wynaleźć jej słabe części.

Dla tych celów posiadają dziś fabryki samochodów duże laboratorja, w których bada się surowce oraz gotowe części składowe i wykonuje się wszystkie konieczne pomiary. Mimo znacznych kosztów, takie laboratorja fabryczne udoskonalają swoje urządzenia wraz z ogólnym postępem techniki, stosując najdroższe nawet przyrządy dla ścisłych badań chemicznych i metalograficznych. Należy więc przypuszczać, że i Roentgen zajmie wkrótce, mimo wysokiej ceny aparatury odpowiednie miejsca w laboratorjach fabrycznych.

W zeszłym numerze podaliśmy kilka przykładów wykorzystania promieni Roentgena przy badaniu motorów, zajmiemy się teraz pytaniem, jakie wogóle prace mogą być wykonane tą nową metodą.

Zaczniemy od badania surowców. Oprócz laboratorjum chemicznego i metalograficznego przechodzi wiele surowców przez badanie promieniami Roentgena czy to dla określenia ich jednorodności bez uciekania się do zniszczenia i rozpiłowywania bloków, czy też ich struktury. Te ostatnie badania są tak specjalne, że ich bliższe omówienie w popularnej formie nie jest możliwe, zmuszeni więc będziemy pozostać przy gołem stwierdzeniu faktu.

Dalej następuje badanie półfabrykatów i części składowych. Wystarczy spojrzeć na załączoną fotografję stalowego sworznia,



Roentgeno-fotografja spojenia 2 płyt aluminjowych. Jasna smuga odpowiada pustej przestrzeni wewnątrz wadliwie spojonego szwa.

wykonaną za pomocą promieni Roentgena, ażeby ocenić znaczenie tego rodzaju badań. Gładki i czysty na powierzchni sworzeń posiadał wewnątrz pustą, niezapełnioną metalem przestrzeń. Gdyby nie roentgenograficzne stwierdzenie błędu, umieszczony w ważnem miejscu,, sworzeń ten mógłby spowodować ciężką katastrofę. Tak samo jak roentgenografję sworznia można wykonać też zdjęcia prawie każdej części składowej wozu dla przekonania się o jej dobroci oraz o jednorodności materjału.

Prócz badań części składowych po ich wykonaniu promienie Roentgena mogą oddać nieocenione wprost usługi przy badaniach części, które były poddane próbie wytrzymałości czy to w specjalnych maszynach czy też w czasie forsownej jazdy. Weźmy następujący przykład. Fabryka wykonała nowy typ wozu, który chce szczegółowo zbadać przed wypuszczeniem go na tor wyścigowy. Wóz odbywa forsowną próbną jazdę, poczem zostaje rozmontowany na drobne części składowe i najszczegółowiej zbadany. Przy takiem badaniu bardzo trudno jest stwierdzić wewnętrzne uszkodzenia niektórych części. Jakaś cienka rysa, drobne pęknięcie lub zmiana struktury samego metalu pod wpływem pracy mogą łatwo ujść niespostrzeżone nawet przy najszczegółowszem oglądaniu, natomiast wyjdą wyraźnie na do brej fotografji promieniami Roentgena.

Weźmy znowu inny przykład. Przypuśćmy, że jakiś pasażerski samolot uległ wypadkowi. Pozornie nic wielkiego nie stało się: złamana śmiga, nadwerężone trochę podwozie, zerwane w dwóch lub trzech miejscach płótno i nic więcej, lecz wystarczy przejrzeć wszystkie delikatne spojenia rurkowego kadłuba i misternie klejone belki skrzydeł, ażeby przekonać się, że wypadek ten wywołał znacznie poważniejsze skutki, niż przypuszczaliśmy z początku. Dwa lub trzy nadwerężone wiązania mogą spowodować złamanie najwięcej odpowiedzialnej części składowej w locie, a co zatem idzie katastrofę, w której straci życie kilka lub nawet kilkanaście osób. Ponieważ zbadanie każdej części składowej samolotu (spojenia rur itp.) i sprawdzenie, czy ona nie została nadwyrężoną od wewnątrz, w niewidocznem dla oka miejscu jest fizycznie niemożliwem, należy w takim wypadku stosować prześwietlanie promieniami Roentgena.

Weźmy jeszcze jeden przykład zupełnie uniwersalny, odnoszący się tak samo dobrze do samolotu, samochodu i do każdej innej maszyny, w której mogą być drewniane części składowe. W takich konstrukcjach drzewo umocowuje się w większości wypadków za pomocą śrub. Nieraz zdarza się, że pod wpływem wilgoci rdzewieją końce śrub w samej masie drzewa, główki natomiast pozostają nietknięte. Zbadanie stanu śrub za pomocą aparatu Roengena wymaga zaledwie kilku chwil, a odkręcanie każdej, po za wielką stratę czasu, mogłoby nawet łatwo zniszczyć całą konstrukcję.

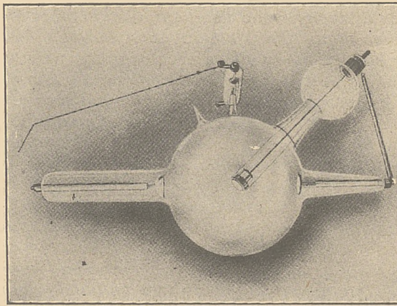
Z przytoczonych przykładów widzimy, jakie usługi mogą oddać promienie Roentgena nawet w wypadku użycia ich dla przeglądania i fotografowania przedmiotów nieruchomych. Jeżeli w dodatku udoskonalimy roentgeno-kinografję lub roentgeno-stroboskopję, dziedzina zastosowania tajemniczych promieni rozszerzy się znacznie. Specjalnie ciekawem może okazać się zastosowanie roentgeno-stroboskopji, która musi oddać konstruktorom nieocenione wprost usługi.

Na czem polega urządzenie zwykłego stroboskopu?

Przypuśćmy, że dano nam do zbadania jakiś mechanizm, znajdujący się w szybkim ruchu, Patrząc na niego nie możemy nic dostrzec, gdyż z powodu dużej szybkości, wszystkie wirujące części składowe zlewają się w jedną szarą masę.

Poprobujmy teraz zamiast zwykłego światła użyć bardzo krótko trwającej iskry elektrycznej. W chwili jej przeskakiwania ujrzymy cały mechanizm tak szczegółowo, jakgdyby on znajdował się w zupełnym spokoju. Gigantycznym przykładem takiej iskry jest piorun, przy świetle którego widzimy wszystko (np. samochody w biegu itp.) jakby zastygłe w bezruchu.

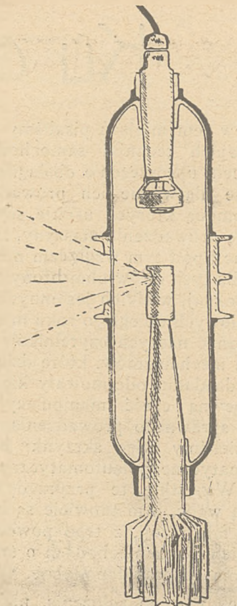
Jeżeli teraz zamiast jednej iskry użyjemy całego szeregu kolejnych wyładowań elektrycznych, będziemy mogli nawet najszybciej wirujący mechanizm oglądać tak jakgdyby on wykonywał zaledwo parę obrotów na minutę. Uzyskujemy ten „stroboskopowy



Lampa Roentgena, t. zw. gazowa, starego typu.

efekt“ dzięki temu, że odpowiednio dobieramy chwilę przeskakiwania każdej iskry. Przypuśćmy, że pierwsza iskra oświeciła wirujące koła w chwili, kiedy poruszający je korbowód znajdował się na dole. Druga iskra powinna teraz przeskoczyć po wykonaniu przez koło całego obrotu (360°) plus jakiś drobny ułamek, następna znów trochę później itd. tak że w sumie w naszym oku otrzymamy szereg obrazów, przypominających do złudzenia znacznie zwolniony film kinematograficzny. Zależnie od chwili przeskakiwania iskry, każdy ruch możemy obserwować w dowolnie zredukowanem tempie. Takim sposobem, dzięki zastosowaniu stroboskopji, potrafimy przeprowadzać badania, niedostępne dla żadnych innych metod.

Jeżeli teraz zamiast zwykłej iskry użyjemy promieni Roentgena, zakres ewentualnych pomiarów rozszerzy się jeszcze więcej. Można będzie np. sprawdzać w biegu działanie zupełnie zamkniętych mechanizmów, tak samo zostanie ułatwione badanie takich błędów,



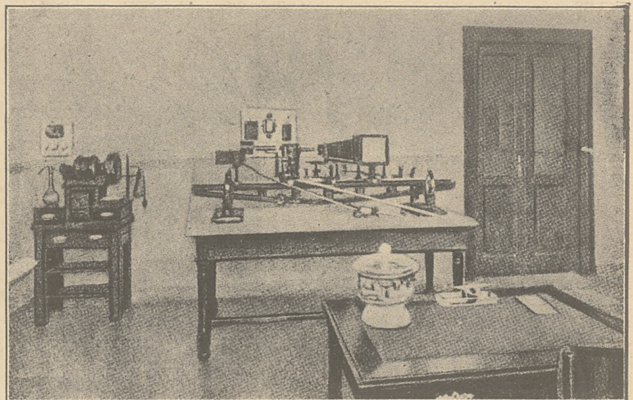
Nowoczesna lampa Roentgena. Na rysunku widzimy przekrój szklanego naczynia, stalowy pancerz, ebonitową osłonę oraz elektrody.

które w zwykłych warunkach wymagałyby stworzenia całych teoryj i sprawiały nieraz dużo kłopotu, nawet najpoważniejszym fachowcom.

Jako bardzo charakterystyczny przykład możemy przytoczyć wypadek, który zaszedł w jednej z większych elektrowni francuskich we wschodnich Pirenejach. Z powodu grzania się głównego łożyska oporowego zaczęła tam wadliwie funkcjonować jedna z największych prądnic. Nie pomogło regulowanie, przestawianie, centrowanie oraz inne zabiegi, tak że wreszcie zrozpaczona dyrekcja zaprosiła specjalistę roentgenologa dl wykonania szeregu momentalnych zdjęć, lub ewentualnego stroboskopowego prześwietlenia całego łożyska w ruchu. Po wykonaniu fotografji okazało się, że, z powodu siły odśrodkowej oraz wibracyj wału, jeden z głównych pierścieni zaczyna przy większej szybkości drgać perjodycznie, odrzucając oliwę, która z tego powodu nie mogła prawidłowo dochodzić do osi.

Moglibyśmy przytoczyć jeszcze cały szereg innych przykładów, lecz nawet z tego co mówiliśmy widzimy jasno, że promienie Roentgena zdobywają sobie coraz większe pole w technice, ułatwiając pracę konstruktorom.

L. Kozłowski.



Fragment nowoczesnego laboratorjum metalograficznego fabryki samochodów. Spektograf i pompa próżniowa przypominają raczej pracownię uniwersytecką, niż laboratorjum fabryczne.

Ku automatyzacji sprzęgła

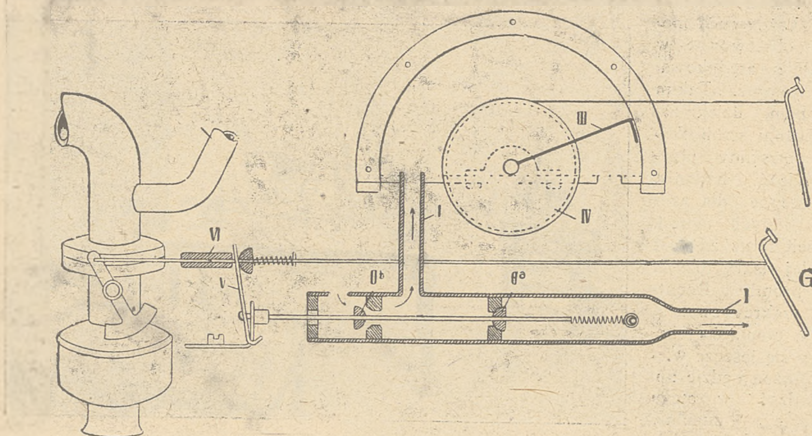
Już nieraz w tem miejscu pisaliśmy o nowych tendencjach techniki samochodowej, mających na celu uproszczenie obsługi pojazdów i znaczne ułatwienie ich prowadzenia. Sposoby, zapomocą których usiłuje się osiągnąć ułatwienie prowadzenia maszyny, są bardzo różnorodne i pod tym względem nie ustępują również dla tych celów obmyślonym konstrukcjom. Z okazji wielkich jesiennych salonów automobilowych ubiegłego roku mieliśmy możność zapoznać naszych czytelników z całym szeregiem mechanizmów, które dzięki samoczynnemu działaniu odejmowały kierowcy samochodu pewną część manipulacyj, potrzebnych do sprawnego prowadzenia samochodu. Widzieliśmy więc skrzynki biegów zupełnie automatyczne, półautomatyczne, elektryczne itp. Wszystkie te przyrządy mają jedną wspólną wadę, a mianowicie są bardzo kosztowne w fabrykacji, z tego powodu ich rozpowszechnienie w samochodach o średniej cenie jest zgoła nieprawdopodobne.

Rys. 1. Schemat działania automatu Jander'a: S p r z ę g ł o   w y ł ą c z o n e. I — przewody ssące, II a i II b — zawory, III — skrzydło, IV — rolka z linką, V — widełki, VI — łącznik, K pedał sprzęgła, G — pedał akceleratora.

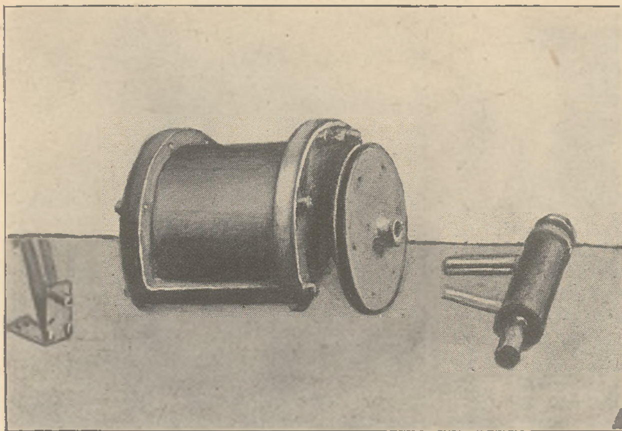
Wychodząc z tego założenia, niektórzy konstruktorzy zredukowali swoje wymagania pod względem automatyzacji przekładni i wysiłki swe ograniczyli narazie na automatyzacji sprzęgła. Droga ta jest znacznie prostsza, a przedewszystkiem tańsza, tak że może liczyć na większe rozpowszechnienie. Jedna z fabryk, a mianowicie NAG-Protos, rozpoczęła już seryjną fabrykację samochodów ze sprzęgłem automatycznem własnego patentu, które zresztą w praktyce wykazało wielkie zalety. Sprzęgło to — opisywane już przez nas w związku z berlińską wystawą samochodową — działa na zasadzie siły odśrodkowej, wyzyskiwanej przez kombinację dźwigni, ciężarków i sprężyn.

System ten, doskonały w samochodach, które już w fabryce zostały zaopatrzone w sprzęg[illegible] samoczynne, ma jednak tę poważną wadę, że nie można go zastosować w samochodach już używanych, gdyż wmontowanie takiego sprzęgła pociągnęłoby za sobą przebudowanie bloku silnikowego, a już conajmniej samego sprzęgła. Jest to błąd bardzo wielkiej wagi, niewątpliwie bowiem liczni właściciele samochodów używanych, lecz doskonale zdatnych do użytku, zapragną zczasem zastosowania w swych pojazdach sprzęgła automatycznego, tak znakomicie ułatwiającego jazdę. Ta myśl przewodnia siłą rzeczy wywołała oddźwięk w kołach konstruktorskich, doprowadzając w rezultacie do wytworzenia takich konstrukcyj sprzęgieł samoczynnych, które umożliwiałyby zastosowanie ich do każdego samochodu, bez względu na typ i markę. Pierwsza z tych konstrukcyj, a mianowicie sprzęgło samoczynne inż. Erdelena, pojawiła się już przed kilku miesiącami i w swoim czasie została szczegółowo omówiona na łamach „Samochodu". Działanie tej konstrukcji, podobnie jak przy servo-hamulcach, opiera się na zasadzie „servo-vacuum". Przyrząd ten dotychczas jeszcze nie rozpowszechnił się w większej mierze, gdyż, mimo że wbudowanie go w jakikolwiek samochód jest możliwe, to jednak dostosowanie go do danego typu podwozia wymaga zawsze pewnych zmian, które, jak wiadomo, zawsze są niemile widziane przez właścicieli samochodów. Pozatem przyrząd Erdelena nie jest jeszcze dostatecznie uproszczony tak, że dość skomplikowana ta maszynerja, wymagająca stosunkowo precyzyjnej regulacji i obsługi, odstrasza ewentualnych amatorów.

W ostatnich tygodniach pojawił się nowy przyrząd do automatycznego włączania i wyłączania sprzęgła, który, jak się przekonamy z jego konstrukcji, jest niezwykle prosty i zasługuje bezsprzecznie na jaknajszersze rozpowszechnienie. Jest to automat „Jander", stworzony w Niemczech przez konstruktora tego samego nazwiska. Cały ten aparat składa się zasadniczo z dwóch części, a mianowicie z aparatu servo-vacuum i przyrządu zaworowego. Obie części odznaczają się bardzo niewielkiemi wymiarami, gdyż np. przyrząd „ssący" jest nie większy jak 13×13×6½ cm tak, że znajdzie się dla niego miejsce pod maską najmniejszego nawet samochodu, przyrząd wentylowy zaś jest niegrubą rurką, długości kilkunastu centymetrów. Dokładny schemat działania automatu sprzęgłowego „Jander'a" widzimy na rycinie 1-szej i 2-giej. Zanim przystąpimy do opisów funkcjonowania przyrządu, należy się zapoznać z konstrukcją samego przyrządu ssącego. Jest to półcylinder wewnątrz pusty, w którym na osi, umieszczonej równolegle do ściany prostej, porusza się skrzydło uszczelnione, podobnie jak skrzydła kompresora rotacyjnego gwiaździstego. Skrzydło to może wykonywać ruch podobny do ruchu wycieracza szyb w samochodzie. Na końcu osi, już poza właściwym cylindrem, osadzona jest rolka z nawiniętą niegrubą linką stalową. Jak wynika z rysunku 1-szego, linka ta połączona jest z pedałem sprzęgła K. Cały zaś przyrząd działa w ten sposób, że w chwili kiedy tłoki silnika wykonają najmniejszy ruch w półcylindrze po jednej stronie skrzydła, połączonej z rurą ssącą silnika powstaje próżnia; skrzydło (III) porusza się w stronę lewą, a z nim również rolka (IV), nawijając temsamem linkę stalową, linka ta pociąga za sobą pedał sprzęgła K i sprzęgło jest wyłączone. Oto jest zasada działania automatu „Jander". Chodziłoby więc teraz jedynie o to, aby połączyć działanie automatu z całym mechanizmem napędowym samochodu i to w ten sposób, aby sprzęgło również włączało się wtedy, kiedy potrzeba, a wyłączało z chwilą zamknięcia gazu. Tym zadaniom właśnie służy wspomniany już wyżej aparat zaworowy. Na rycinie 1-szej jest on umieszczony pod przyrządem ssącym i połączony z nim rurką I. Wewnątrz przyrządu zaworowego widzimy dwa zawory II a i II b. Zawory te osadzone są na wspólnym drążku, który z jednej strony jest pod działaniem sprężyny, a z drugiej strony połączony jest z ruchomemi widełkami V, które ze swej strony są połączone elastycznie z drążkiem, idącym od akceleratora G do karburatora. Ponad karburatorem widzimy kawałek rurki I.



Rys. 2. Schemat działania automatu Jander'a: S p r z ę g ł o   w ł ą c z o n e. I — przewody ssące, II a i II b — zawory, III skrzydło, IV rolka z linką, V — widełki, VI — łącznik, K — pedał sprzęgła, G — pedał akceleratora.



Rys. 3. Części składowe automatu Jander'a. W środku: półcylindrowy przyrząd ssący wraz z rolką dla linki. Po lewej: widełki. Po prawej: przyrząd zaworowy.

która w praktyce połączona jest z otworem I przyrządu zaworowego. Połączenie to ze względu na przejrzystość schematu nie jest na rycinie uwidocznione. Przyjrzyjmy się teraz współdziałaniu całej aparatury. Otóż silnik jest uruchomiony. W rurze ssącej silnika wytwarza się dość silna próżnia, która przez rurkę I i wejście I przenosi się do rurki zaworowej. Pod wpływem sprężyny drążek zaworowy przesunięty jest w prawo, wobec czego zawór II a jest otwarty. Próżnia czyli efekt ssący przeniósł się więc również do wnętrza półcylindra, a pod wpływem ssania skrzydło III przesunęło się na lewo, pociągając poprzez rolkę IV i linkę pedał sprzęgła K: sprzęgło jest wyłączone. Teraz kierowca włącza naprzykład pierwszy bieg i powoli dodaje gazu, pociskając akcelerator G (rycina 2-ga). Drążek, łączący akcelerator z kaburatorem, przesunął się w lewo, pociągając za sobą widełki V, wskutek tego również przesunął się w lewo połączony z widełkami drążek zaworowy. Zawór II a zamyka się, a otwiera się zawór II b: półcylinder otrzymał połączenie z powietrzem atmosferycznem. Efekt ssący w półcylindrze ustaje, skrzydło III powoli przesuwa się w prawo, a z nim razem rolka IV. Linka stalowa odwija się z rolki, zwalnia pedał sprzęgła K i sprzęgło powoli się włącza. Cały przebieg włączania sprzęgła jest więc, jak widzimy, niesłychanie prosty.

Weźmy teraz wypadek odwrotny. Kierowca ma zamiar zatrzymać samochód, zamyka więc gaz, puszczając akcelerator G. W tej chwili cały przebieg odbywa się odwrotnie, a więc drążek, łączący akcelerator z karburatorem, przesuwa się w prawo i przestaje naciskać na widełki V, wobec czego drążek zaworowy pod wpływem sprężyny przesuwa się w prawo: zawór II b zamyka się, a otwiera się zawór II a, łącząc wnętrze półcylindra z próżnią w rurach ssących w silnikach. Skrzydło III przesuwa się w lewo, pociąga za sobą rolkę IV i poprzez linkę stalową pedał sprzęgła K: sprzęgło znów jest wyłączone.

Jak wynika z powyższego opisu działania automatu, sprzęgło wyłącza się więc zupełnie samoczynnie i natychmiast po zamknięciu gazu. Oczywiście, zdarzają się wypadki, wprawdzie niezbyt częste, kiedy momentalne wyłączanie sprzęgła nie jest pożądane, a więc np. wtedy, kiedy musimy hamować na śliskiej drodze, lub też, kiedy jadąc z góry chcielibyśmy hamować nie hamulcami, lecz silnikiem. I takie sytuacje zostały przewidziane przez konstruktora, w tym celu bowiem umieszczono w drążku, łączącym akcelerator z karburatorem łącznik VI, który daje pedałowi akceleratora pewien luz, wskutek tego punkt zamknięcia gazu już jest osiągnięty w karburatorze, podczas gdy akcelerator jeszcze kawałek może się cofnąć. Tak więc w rezultacie nawet przy zamknięciu gazu, sprzęgło zostaje włączone, a wyłącza się dopiero wtedy, kiedy zupełnie puścimy pedał akceleratora. Temsamem kierowca zupełnie dowolnie może wpływać na moment wyłączenia sprzęgła.

Powracając do sprawy montażu automatu „Jander'a" w samochodach, musimy stwierdzić, że wystarczy przyrząd ten umieścić pod maską, połączyć linkę z pedałem sprzęgła, połączyć rurkami aparat zaworowy z aparatem ssącym i aparat zaworowy z rurą ssącą silnika, aby wszystko było gotowe do użytku. Prace te bez żadnych trudności wykona każdy mechanik lub średni warsztat reparacyjny. Nie jest ona ani kosztowna, ani też nie wymaga zmian w normalnym mechaniźmie podwozia, gdyż — dla jeszcze większego ułatwienia montażu — przyrząd zaworowy skonstruowano w ten sposób, że można go łączyć albo bezpośrednio z drążkiem karburatora, lub też, o ile to z braku miejsca nie jest możliwe, zapomocą cięgła elastycznego. Jedną z najgłówniejszych zalet tego systemu jest fakt, że sprzęgło oraz pedał sprzęgła pozostają nienaruszone na swojem miejscu i nie są niczem ograniczone w normalnem działaniu tak, że w razie zepsucia się automatu można jechać dalej w sposób zwykły, nie przerywając podróży.

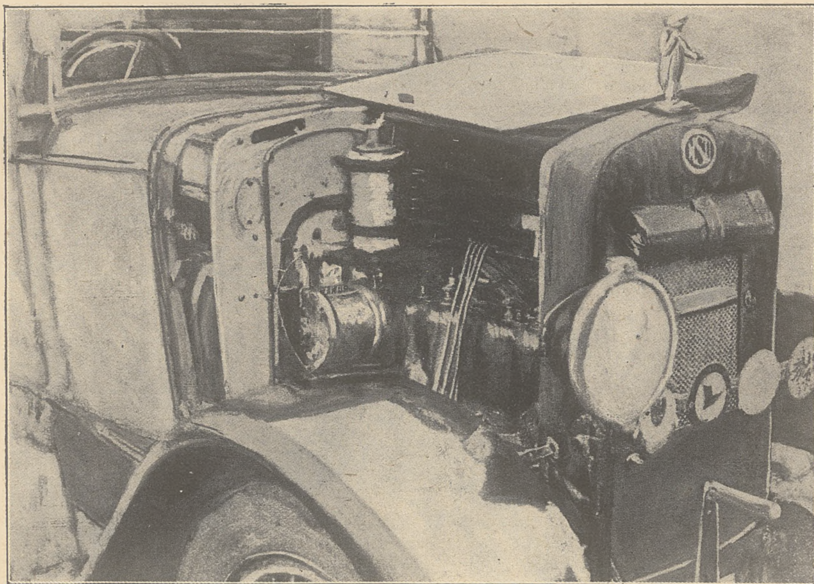
Ta ostatnia okoliczność niewątpliwie powinna wpłynąć na to, że niejeden automobilista, który dotychczas nie mógł się zdecydować na żadne inowacje ani też zasadnicze zmiany w swym samochodzie, obecnie przychyli się ku zastosowaniu automatu sprzęgłowego, który bądź co bądź przysparza nietylko wiele wygody, lecz też daje znaczne oszczędności na paliwie, gdyż działa zarazem jak „wolnobieg".

Nie można twierdzić z pewnością absolutną, że automat sprzęgłowy „Jander" jest ideałem automacznej obsługi sprzęgła, w obecnym stanie techniki w dziedzinie takich przyrządów tworzy on jednak olbrzymi krok naprzód i główną swą wartość znajduje w niezwykle prostej konstrukcji i niekosztownej fabrykacji, jak i prostym montażu. Próby dokonane z nim w kilku samochodach dały wyniki jaknajlepsze, wobec czego mająca się niebawem rozpocząć fabrykacja seryjna, niezawodnie będzie się cieszyła poważnem powodzeniem. Tendencje ku automatyzacji prowadzenia samochodu wogóle, a automatyzacji sprzęgła w szczególności znajdą temsamem wyraz praktyczny. *W. N—a.*

Regulacja ruchu samochodowego w Estonji

Jak donosi prasa estońska, ministerstwo komunikacji po uprawomocnieniu ustawy samochodowej, wydało rozporządzenie, dotyczące budowy samochodów, ruchu samochodowego oraz podatków samochodowych. Rozporządzenie to ustala jednolite szybkości maksymalne dla samochodów, podczas gdy dotychczas szybkości te były przepisywane przez poszczególne magistraty i zarządy komunalne i to w sposób bardzo różnorodny. Według nowego rozporządzenia szybkość maksymalna dla samochodów w obrębie miast i miejscowości zabudowanych wynosi 40 km./g. dla pojazdów z oponami powietrznemi, a 15 km./g. dla pojazdów z ogumieniem masywnem. Na drogach otwartych szybkość maksymalna wynosi 50 km./g. dla autobusów, 40 km./g. dla samochodów ciężarowych, a 15 km./g. dla pojazdów z ogumieniem masywnem.

Podział pojazdów na kategorje odbywa się zależnie od ilości siedzeń, tak np. pojazd liczący 8 siedzeń zalicza się do samochodów, podczas, gdy pojazd posiadający ponad 8 siedzeń uważany jest już za autobus. Dalej rozporządzenie wymaga, aby pojazdy nie wytwarzały hałasu, dymu itp. Autobusy winny być zaopatrzone w instalację do ogrzewania, którą należy uruchomić z chwilą kiedy temperatura powietrza spadnie do 0 stopni Celsjusza.



Rys. 4. Automat sprzęgłowy Jander'a wbudowany do małego samochodu osobowego. Na ścianie pod maską półcylindrowy przyrząd ssący, nad nim przyrząd zaworowy, uruchomiony cięgłem elastycznem.

„XX Targa Florio"

Rzym, w maju.

Dwudziestodruga „Targa Florio" — największy w bieżącym sezonie pojedynek mistrzów automobilizmu — została rozegrana i to poraz piąty z rzędu na korzyść marki „Bugatti". Zwycięską maszynę prowadził szampion zeszlorocznej Targa Florio — Francuz Albert Divo, poprawiając swój czas zeszłoroczny o całe 5 minut.

Fakt, że zwycięstwo przypadło Francuzowi, jest bardzo doniosły, wiadomo bowiem, iż tegoroczny bieg o „Targa Florio" Włochy potraktowały do pewnego stopnia jako kwestję honoru narodowego, a również wiadomo, że rząd włoski dołożył wszelkich starań, aby wysłać do walki jaknajlepszą drużynę. Takie postawienie sprawy przez kierownicze czynniki włoskie sprawiło, iż na wyścig stawiły się nieprzeliczone zastępy widzów ze wszystkich zakątków kraju tembardziej, że wyścig tegoroczny, jako dwudziesty zrzędu, był poniekąd imprezą jubileuszową jej inicjatora i niezmordowanego organizatora — kawalera Florio. Dzielnemu propagatorowi automobilizmu tak włoskiego, jak i międzynarodowego, już w przeddzień wyścigów zgotowano z prawdziwie włoskim entuzjazmem serdeczną owację, przyczem w manifestacji tej brali udział przedstawiciele władz, automobilklubów włoskich i zagranicznych oraz liczni przyjaciele osobiści włoscy i zagraniczni kawalera Florio.

Wyścig sam był nadzwyczaj interesujący, a pod względem napięcia przewyższał chyba wszystkie biegi rozegrane dotychczas na klasycznym torze, liczącym przeszło 5 000 ostrych zakrętów i obfitującym w rozliczne trudności. Podczas treningu, który odbył się bez wypadku, najgroźniejsi konkurenci „Alfa Romeo" i „Bugatti" równoważyli się mniej więcej tak, że nawet najlepsi znawcy kierowców, maszyn i trasy nie ryzykowali żadnych przepowiedni co do wyników. — Tak więc rozpoczęcia biegów oczekiwano w najwyższem napięciu.

Z 29 zgłoszonych maszyn wystartowało 15 w dwóch klasach: do 1100 ccm i ponad 1100 ccm. Wprawdzie u startu zjawiło się 19 konkurentów, lecz czterech z nich w ostatniej chwili zgłosiło rezygnację. W pierwszem okrążeniu prowadził Minoia na Bugatti z szybkością średnią 73,983 km. na g. Na drugiem miejscu znajduje się początkowo Divo również na Bugattim, lecz krótko przed zakończeniem pierwszego okrążenia pozostaje nieco w tyle. Sytuacja po pierwszem okrążeniu przedstawia się następująco:

1) Minoia na Bugattim 1:25,17 (nowy rekord); 2) Borzacchini (Maserati) 1:25,21; 3) Brilli Peri (Alfa Romeo) 1:25,45; 4) Divo (Bugatti) 1:26,15; 5) Varzi (Alfa Romeo) 1:27,59; 6) Campari (Alfa Romeo) 1:28,05; 7) Lepori (Bugatti) 1:28,21; 8) Wagner (Bugatti) 1:30,36; 9) Conelli (Bugatti) 1:32,37; 10) Foresti (Bugatti) 1:34,07.

W drugiem okrążeniu Divo wysuwa się ponownie na drugie miejsce, tuż za nim trzyma się uporczywie Borzacchini, temu zaś następuje na pięty Brilli Peri. Klasyfikacja drugiego okrążenia wykazuje minimalne różnice czasu w grupie czołowej:

1) Minoia 2:50,51; 2) Divo 2:52,26); 3) Borzacchini 2:52,48; 4) Brilli Peri 2:53,21; 5) Campari 2:56,42; Lepori 2:57,10; 7) Varzi 2:59,45.

Kosztem Varziego, Lepori posunął się o jedno miejsce naprzód, lecz idący przed nim Brilli Peri i Campari, matadorzy marki „Alfa Romeo" utrzymują swe miejsca z niezwykłą pewnością. Divo coraz bardziej wzmaga tempo, podsuwając się coraz bliżej do Minoi.

W trzeciem okrążeniu dwa prowadzące Bugatti oddzielają się powoli od pozostałych konkurentów: zwycięstwo marki „Bugatti", o ile nie zajdą wypadki nadzwyczajne, jest zapewnione, a zwycięstwo ostateczne nie jest już kwestją marki, lecz kwestją kierowcy. Rezultaty po trzeciem okrążeniu notuje się jak następuje:

1) Minoia 4:19,32; 2) Divo 4:20,06; 3) Brilli Peri 4:24,17; 4) Borzacchini 4:29,44; 5) Campari 4:30,50; 6) Varzi 4:33,01; 7) Conelli 4:34,43; 8) Lepori 4:49,26.

W okrążeniu czwartem Minoia zatrzymuje się na chwilę wskutek defektu świecy, a moment ten wyzyskuje Divo, aby zapewnić sobie pierwsze miejsce. Z niezwykłem mistrzostwem zeszłoroczny zwycięzca pędzi swą maszynę przez krzywizny, odpierając wszelkie ataki Minoi. Podczas gdy walka o pierwsze miejsce została już rozstrzygnięta, reszta konkurentów walczy z zawziętym uporem. Za Minoią, Brilli Peri wyprzedził Borzacchiniego, tego zaś coraz silniej atakuje Campari. Wyniki czwartego okrążenia dają następujący obraz:

1) Divo 5:46,37; 2) Minoia 5:47,16; 3) Brilli Peri 5:54,05; Borzacchini 5:56,16; 5) Campari 6:02,24; 6) Foresti 7:34,45.

W takim porządku konkurenci rozpoczynają okrążenie ostatnie. Szalone tempo przerzedziło bardzo zastęp zawodników, a wszystkie maszyny klasy poniżej 1 100 ccm wycofały się z kursu. Na torze pozostali jedynie faworyci. Wprawdzie walka trwa nadal aż do samej mety, nie daje jednak poważniejszych zmian, a klasyfikacja ostateczna opiewa:

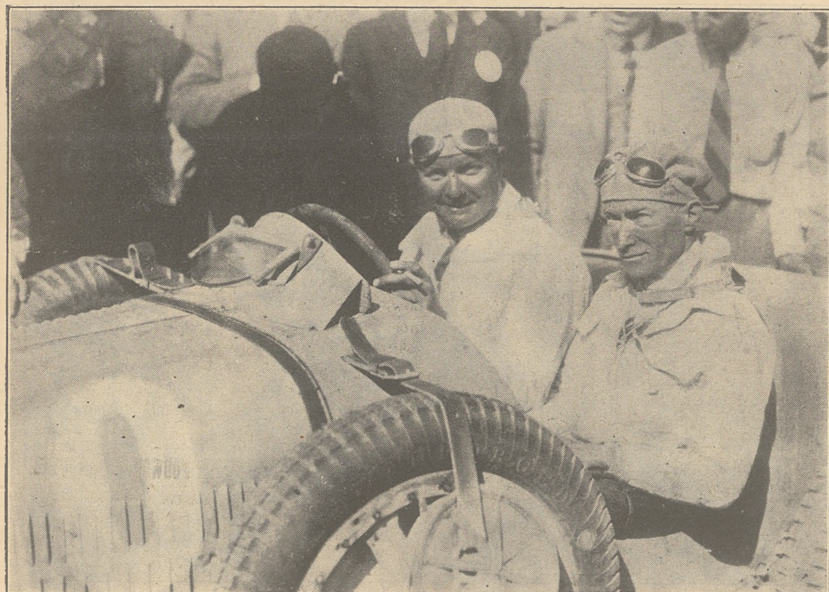
1) Divo na Bugatti 7:15,41 (szybkość średnia 74,366 km. na godz.; 2) Minoia na Bugatti 7:17,43; 3) Brilli Peri na Alfa Romeo 7:23,52; 4) Campari na Alfa Romeo 7:34,45.

Jak już wspomniałem na wstępie, czas uzyskany przez zwycięzcę stanowi nowy rekord trasy lepszy o przeszło pięć minut od ostatniego rekordu ustanowionego przez Constantiniego w roku 1926. Również rekord na jednem okrążeniu, ustanowiony także przez Constantiniego w r. 1926, nie utrzymał się: przełamał go Minoia w pierwszem okrążeniu. Czasy uzyskane w tegorocznym biegu jak również cały jego przebieg potwierdziły raz jeszcze sławę „Targa Florio" jako najtrudniejszego a zarazem najciekawszego międzynarodowego wyścigu samochodowego.

Mario Novi.



Amerykański porucznik Zeus Soucek ustanowił nowy rekord wysokości na samolocie, osiągając 12,270 metrów i bijąc rekord dotychczasowy o 500 metrów. Fot. Keystone



Albert Divo na samochodzie Bugatti, zwycięzca w tegorocznym wyścigu o „Targa Florio" na klasycznym torze Madonie na Sycylji. Fot. Atlantic.

Kilometr-lance

(spj) W ubiegłą niedzielę Klub Motocyklowy w Grudziądzu urządził na szosie Warlubie — Nowe kilometr-lance (bieg szybkości na przestrzeni 1 kilometra). Do startu stanęło 8 maszyn. Wyniki są następujące:

I. Poschadel jun. na A. J. S. , 350 ccm, czas 30,1 min. = 119,610 klm; II. Łapin na A. J. S. 500 ccm, czas 31,0 min. = 116,629 klm; III. Radzicki na Ariel 500 ccm, czas 31,5 min. = 114,286 klm; IV. Witkowski na Ariel 500 ccm, czas 34,0 = 105,882 klm; V. Wilimczyk na A. J. S. 350 ccm, czas 36,0 min. = 100,000 klm. Dalsi zawodnicy uzyskali czas poniżej 100,000 klm na godz.

Rozporządzenie policyjne o ruchu ulicznym w stołecznem mieście Poznaniu

Na podstawie §§ 5 i 6 ustawy o zarządzie policji z dnia 11. 3. 1850 i §§ 143 i 144 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 (Zbiór Ustaw str. 195) oraz artykułu 113 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19. I. 1928 o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej = poz. 86 Dz. Ust. zarządza się za zgodą Magistratu st. miasta Poznania co następuje:

I. Uwagi.

§ 1. Za ulice w znaczeniu niniejszych przepisów uważać należy wszelkie drogi, place i mosty, znajdujące się w stoł. m. Poznaniu i przeznaczone dla ruchu publicznego.

§ 2. Część ulicy, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pieszego, stanowi chodnik, część ulicy, przeznaczona przedewszystkiem dla ruchu kołowego, stanowi jezdnię.

§ 3. Za skwer uważa się przestrzeń gruntu na ulicach lub placach zasianą trawą względnie ozdobną roślinnością.

II. Ruch kołowy.

§ 4. Wszelkie pojazdy winny posuwać się prawą stroną jezdni, przyczem pojazdy konne winny się trzymać jaknajbliżej krawężnika prawego chodnika, a pojazdy mechaniczne bliżej środka ulicy. Postój i oczekiwanie dozwolone są jedynie po prawej stronie jezdni w kierunku ruchu.

Przepisy ustępu 1. nie mają zastosowania do ulic jednotorowych.

§ 5. Skręcać w poprzeczną ulicę w prawo należy małym łukiem przy brzegu prawego chodnika. Skręcać w lewo należy dużym łukiem trzymając się jaknajbliżej prawego chodnika i objeżdżając punkt skrzyżowania się ulic.

§ 6. Wyprzedzać wolno tylko pojazdy powolniejsze, o ile miejsce i ruch na to zezwalają. Wyprzedzać należy tylko stroną lewą. Tramwaje wyprzedza się na prawo. Wyprzedzanie wozów tramwajowych z lewej strony dozwolone jest tylko wówczas, jeżeli szyny tramwajowe znajdują się tuż przy samym chodniku, i tor tramwajowy jest pojedyńczy. Natomiast wzbrania się wyprzedzania na skrzyżowaniach ulic, mostach, znacznych spadkach, przed przystankami tramwajowemi w czasie postoju tramwajów oraz wozów tramwajowych, które zwalniają swój bieg z powodu zbliżania się do przystanku tramwajowego, lub w razie wsiadania i wysiadania na przystanku pasażerów tramwajowych. Wyjątek stanowią końcowe przystanki linij tramwajowych, gdzie można wyprzedzać wóz tramwajowy z chyżością 6 km na godzinę.

§ 7. Zabroniony jest postój pojazdów na skrzyżowaniu ulic, na silnych skrętach, na przestrzeni 10 metrów przed i tyluż poza słupem przystanku tramwajowego i autobusowego oraz na przestrzeni 10 metrów jezdni przy narożnikach ulic.

§ 8. Wszelkim pojazdom zabrania się jeździć po szynach.

§ 9. Po przeciwnych stronach jezdni równolegle mogą się zatrzymywać pojazdy jedynie wówczas, jeżeli pomiędzy niemi pozostaje dosyć miejsca dla jednoczesnego przejazdu jeszcze dwóch pojazdów. Nie wolno stawać dwom pojazdom obok siebie.

§ 10. Jeżeli pojazd staje się niezdatnym do dalszej jazdy, należy zająć się niezwłocznie usunięciem go z ulicy.

§ 11. Wysepki, latarnie, słupy, skwery, posterunki policyjne i t. d., znajdujące się w pośrodku jezdni, należy objeżdżać prawą stroną.

§ 12. Place Stary Rynek i plac Nowomiejski należy okrężać prawą stroną, t. zn. środek placu musi znajdować się po lewej stronie kierującego pojazdem.

III. Ruch pieszy.

§ 13. Ruch pieszy winien odbywać się na chodnikach, na jezdnię można wkraczać tylko w razie przechodzenia na drugą stronę ulic. Przejścia przez jezdnię należy dokonać jaknajkrótszą drogą i krokiem przyspieszonym.

§ 14. Zabrania się tamowania ruchu na chodnikach przez przystawanie lub ustawianie jakichkolwiek przedmiotów tamujących ruch.

Osoby, oczekujące na tramwaj, autobus, winny stać na chodniku tuż przy przystanku lub na miejscu specjalnie do tego wyznaczonem, nigdy zaś na jezdni.

§ 15. Wymijać na chodnikach należy prawą stroną.

§ 16. Zakazuje się czepiania pojazdów oraz wskakiwania i wyskakiwania z pojazdów i tramwajów, będących w ruchu.

§ 17. Wzbronione jest bawienie się dzieci na ulicach i chodnikach.

IV. Przepisy specjalne dla niektórych ulic.

§ 18. Na ulicach: Nowa, plac Wolności — strona południowa, Ratajczaka od ul. 27. Grudnia do św. Marcina, 27. Grudnia, Gwarna, Fredry — od placu Gwarnego do Wałów Jana III. i Półwiejska, wzbroniony jest postój wszelkich pojazdów w czasie od godziny 10 do 20-ej. W tym czasie pojazdy mogą się zatrzymywać tylko tak długo, jak tego wymaga wysiadanie i wsiadanie.

§ 19. Na wymienionych w § 18 ulicach zabrania się: 1) ruchu wózków ręcznych, 2) urządzania wszelkich ruchomych reklam ulicznych, 3) zawracania pojazdów, 4) chodzenia po jezdni.

Przejście przez jezdnię jest dozwolone tylko w miejscach, oznaczonych odpowiedniemi znakami.

§ 20. Zabroniony jest zjazd ul. Ogrodową — od ul. Piekary do Półwiejskiej oraz ul. Wały Jagiellończyka na przestrzeni od Wojskowego Więzienia Śledczego do Półwiejskiej.

V. Dłuższy postój pojazdów.

§ 21. Dłuższy postój pojazdów dozwolony jest na ulicach oznaczonych odpowiedniemi znakami. Sposób postoju określają odpowiednie znaki.

§ 22. Dorożki mogą zająć postój tylko na miejscach osobno na ten cel wyznaczonych w ilości określonej. Po godzinie 22 dozwolony jest postój także przed większemi lokalami, za wyjątkiem lokali, położonych przy ulicach wymienionych w § 18.

§ 23. Postoje wyznaczone dla dorożek nie mogą być zajmowane przez inne pojazdy.

§ 24. Zabrania się postoju wszelkich pojazdów w celu oczekiwania na ul. Fredry przed Teatrem Wielkim. Dorożki winny zająć postój na ul. Wały Batorego z kierunkiem do zamku, inne pojazdy na ul. Wały Wazów w kierunku północnym.

VI. Przepisy ogólne i końcowe.

§ 25. Na ulicach zamkniętych zarządzeniem Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego ruch publiczny jest wzbroniony. Ulica, zamknięta czy to wskutek specjalnego zarządzenia Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego, czy też wskutek robót inżynieryjnych, powinna we właściwy sposób być oznaczona znakiem ostrzegawczym, a mianowicie na słupie wysokim 2,10 m.; powinna znajdować się tablica biała z napisem czarnym, celem zwrócenia uwagi przejezdnych i pouczenia ich o zamknięciu ulicy i o ulicy, którą mogą zamkniętą część ulicy ominąć, a nad

tablicą winna znajdować się tarcza czerwona o średnicy 30 cm. Takie same znaki ostrzegawcze winny znajdować się na rogach wszystkich ulic, prowadzących do ulicy zamkniętej.

§ 26. Wszelkie pojazdy i wszystkie osoby znajdujące się na ulicy winny stosować się: 1) do zarządzeń i wskazówek policji, 2) do wszystkich znaków stałych i napisów regulujących ruch kołowy względnie pieszy.

§ 27. Przepisy niniejszego rozporządzenia nie mają zastosowania do pojazdów straży pożarnej, policji, pogotowia ratunkowego (pojazdów sanitarnych), poczty, wozów ratunkowych Elektrowni oraz oddziałów wojskowych, poruszających się w zwartych szeregach.

§ 28. Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia pol. karane będą na podstawie § 144 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dn. 30. 7. 83 przy zastosowaniu § 11 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21. 1. 24 r. Dz. Ust. poz. 89 grzywną do 30 złotych wzgl. w razie niemożności ściągnięcia grzywny aresztem do 3 dni.

§ 29. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Poznań, dnia 23 kwietnia 1929 r.

Miejski Urząd Bezpieczeństwa i Porządku Publiczn.

Dyrektor: (—) *A. Mizgalski.*

Nowy rozkład lotów
Poznań — Warszawa

Komunikacja codzienna — oprócz niedziel:

		odlot		przylot
Poznań — Warszawa	godz.	8.00	—	10.00
Poznań — Warszawa	godz.	17.00	—	19.00
Warszawa — Poznań	godz.	8.00	—	10.00
Warszawa — Poznań	godz.	17.00	—	19.00

Odjazd autobusu Linji Lotniczych Lot w Poznaniu z pod Hotelu „Continental" i Hotelu „Polonja" rano godz. 7.15, popołudniu godz. 16.15.

Na Widnokręgu Automobilisty

Opodatkowanie samochodów

Ministerstwo Robót Publicznych opracowało ostatecznie projekt ustawy w sprawie opodatkowania samochodów. Wpływy z opodatkowania mają pójść na budowę nowych szos i naprawę starych. Zostaną zniesione wszelkie opłaty pobierane przez państwo, gminy i miasta. Podatek zależny jest od wagi samochodu i od charakteru wozu, a więc czy jest on wyzyskiwany dla celów osobistych, czy zarobkowych. Z wpływów tego podatku 70 procent pójdzie na utrzymanie i budowę dróg państwowych, zaś 30 procent na budowę i naprawę dróg samorządowych. (j)

Zamknięcie szos

W związku z przebudową dróg w powiecie pszczyńskim, zamknięty został aż do odwołania ruch ciężarowy samochodowy i ruch autobusowy na odcinku drogi Goczałkowice — Pszczyna i odwrotnie, a od 15 maja br. ruch kołowy dla wszelkiego rodzaju pojazdów na odcinku drogi: 1. Dziedzice — Pszczyna i odwrotnie. Objazd dla wszelkiego rodzaju pojazdów jest możliwy ad 1. przez Czechowice (wzgl. Bielsko) — Bestwina — Jawiszowice — Pszczyna i odwrotnie oraz ad 2, przez Kobiór — Branica — Pszczyna i odwrotnie.

Ruch autobusowy

W ciągu bieżącego tygodnia ruch autobusowy został podjęty na wszystkich linjach powiatu lublinieckiego. W tych dniach uruchomiono linję Woźniki — Miasteczko — Tarnowiec. (j)

(j) Z dniem 1 maja uruchomiona została linja autobusowa Katowice — Nowy Bytom.

Komunikat
Związku Zawod. Automobilistów

Zwracamy naszym członkom uwagę na to, że z dniem 23 kwietnia r. b. obowiązują na terenie miasta Poznania nowe przepisy policyjne o ruchu ulicznym (patrz strona 11 tyg. „Samochodu"). Zwracamy uwagę na § 18 tychże przepisów oraz na §§ 20, 21, 22 ust. 2, 24, dotyczące postoju wszelkich pojazdów, czasu i miejsca postoju na ulicach, przed teatrami i lokalami publicznemi.

Przy tej sposobności na żądanie członków wyjaśniamy, że pojazdy zdążające z ul. Nowej lub Al. Marcinkowskiego od strony św. Marcina w kierunku na pl. Wolności — stroną północną, winny jechać obok Muzeum Wielkopolskiego, a następnie posuwać się między skwerem a wysepką drewnianą, obok prawej strony miejsca postoju dla dorożek samochodowych.

Podajemy członkom do wiadomości, że w sekretarjacie związkowym zamawiać można fotografje, których zdjęcia dokonano dnia 3 maja r. b.

Fabryka Forda w Polsce

Jak donosi „Times", Ford zamierza otworzyć w Polsce samochodowe towarzystwo akcyjne z kapitałem akcyjnym od 10 do 12 miljonów dolarów. Miesięcznie produkowanoby 2500 samochodów. Zakłady w Polsce mają stać się podstawą ekspansji Forda w północnej i południowo-wschodniej Europie.

Ostatnio bawił w Warszawie główny dyrektor Forda na Europę, odbywając cały szereg konferencyj. Miejsce, gdzie mają być zakłady te wybudowane, nie jest jeszcze ustalone. (j)

Ze sportu

Rezultaty „Tour de France"

Wielki wyścig samochodowy i motocyklowy, jaki się odbył dokoła Francji w dniach od 20 kwietnia do 5 maja, stanowił uzupełnienie praktyczne jesiennego Salonu paryskiego. W prasie francuskiej nazwano go „ruchomym salonem". Wzięły w nim udział wszystkie wybitne marki samochodowe i motocyklowe, które wystawiały w „Grand Palais" na jesieni ub. r. oraz najwybitniejsi jeźdźcy Francji.

Wyścig wydał rezultaty następujące:

Kategorja 750 ccm: — 1) Mme Leblanc (Peugeot) bez punktów karnych. Kategorja 110 ccm: — 1) ex aequo Huberdeau (Rally); Givauden (Rally), Maréchal (Ind.), wszyscy bez punktów karnych. Kategorja 2 000 ccm: — 1) ex aequo de Lavalette (Peugeot), Cesure (Peugeot), Morillon (Peugeot), Girod (Donnet), de Rovin (Citroen), Lemoine (Donnet) wszyscy bez punktów karnych. 2) Landais (Donnet) 38 punktów. Kategorja 3 000 ccm.: 1) ex aequo Morel (Essex), Lamy (Essex), obaj bez punktów karnych. Kategorja 5 000 ccm.: 1) Roberts (Graham Paige) bez punktów karnych, 2) Pesato (Chrysler) 36 punkt.

Nagrody rozdzielono jak następuje:

Puhar „Tour de France" (puhar Ansaldo) — Morel (Essex). Puhar Automobilklubu Paryskiego — Roberts (Graham Paige). Puhar Calmette — Peugeot (de Lavalette Cesure Morillon). Puhar Gilardoni — Peugeot (Mme Leblanc, de Lavalette, Morillon). Puhar Automobilklubu de l'Ile-de-France — Peugeot (Mme Leblanc). Puhar Północy — Morel (Essex).

Wyścigi automobilowe pod Łodzią

(spj) W ubiegłą niedzielę odbył się na szosie Lutomiersk — Aleksandrów wyścig płaski, zorganizowany przez Łódzki Automobilklub. Wyniki wyścigu przedstawiają się następująco:

Samochody wyścigowe:

1) Stanisław Szwarcstein (Warszawa) na „Bugatti" — 1 min. 57,97 s. — 152,870 klm. 2) Jan Ripper (Kraków) na „Bugatti" — 2 min. 01,83 s. — 147,747 klm. 3. Edward Zawidowski (Lwów) na „Bugatti" 2 m. 02,84 sek. — 146,526 klm. 4. Henryk Liefeld (Warszawa) na „Austro-Daimler" — 2 m. 57,845 s. — 101,212 klm.

Samochody sportowe:

1) Ludomir Cieński (Lwów) na „Austro-Daimler" — 2 min. 34,54 sek. — 116,880 klm. 2) Franciszek Micielski (Lwów) na „Austro-Daimler" — 2 min. 48,72 s. — 106,683 klm. 3) Kazimierzowa Poznańska (Łódź) na „Austro-Daimler" — 2 m. 55,04 sek. — 103,000 klm. 4) Apfelbaum (Warszawa) na „Packard" — 3 min. 1.09 s. — 98,955 klm. 5) Karol Plihal (Łódź) na „Buick" — 3 min. 5,125 s — 97,231 klm. 6) Leopold Gerhard (Łódź) na „Voisin" — 3 min. 23,95 s. — 88,700 klm. (j)

Grand Prix Hiszpanji

Wyścig o Grand Prix Hiszpanji odbędzie się w St. Sebastian w niedzielę, dnia 28 lipca.

Odpowiedzi redakcji

P. inż. Pindelski, Wadowice.

Limuzyna pierwsza, która zatrzymała się na bocznej drodze, nie miała oczywiście żadnego obowiązku sygnalizować swego punktu postoju. Również takiego obowiązku nie miał kierowca limuzyny, która nadjechała później i stanęła za pierwszą. Natomiast z chwilą, gdy limuzyna pierwsza miała dokonać ruchu wstecz, kierowca jej w każdym razie winien był przekonać się, czy droga wstecz jest wolna. Kwestja winy kierowcy limuzyny drugiej jest w danym razie najzupełniej obojętna, jak też jest obojętnem, czy stanęła ona blisko, czy daleko za limuzyną pierwszą. Słusznie Pan pisze, że szofer limuzyny pierwszej winien był przy cofaniu obejrzeć się, gdyż zasadnicza konstrukcja wszystkich naszych przepisów samochodowych pozwala kierowcy wozu na jazdę tylko wówczas, jeżeli ma w miarę objektywnych okoliczności przekonanie, że droga jest wolna. W danym wypadku jest zdaniem naszem rzeczą jasną, iż kierowca limuzyny pierwszej nie przyłożył tej staranności, do której był zobowiązany, i z tego tytułu musi wynagrodzić szkodę z jego działania powstałą. Odpowiedzialność jego będzie się więc opierała na przepisach austrjackiej ustawy cywilnej, i oczywiście będzie się rozciągała na całą szkodę, a więc także na obowiązek zwrotu kosztów naprawy wachlarzy.

„Autogaraż", Grodno.

Przepisy prawne, dotyczące zarobkowego ruchu samochodowego na obszarze Rzeczypospolitej, przewidują regulację poszczególnych postanowień przez właściwe władze wojewódzkie, przeważnie z mocy postanowień o służbie bezpieczeństwa. Ze względu na różnorodność ustawodawstwa w tym względzie w Polsce obowiązującego nie mamy możności określić PP. przepisów prawnych, które w danej kwestji dla Panów mają znaczenie. Zdaniem naszem jednak rozporządzenie miejscowej władzy administracyjnej jest prawnie nieuzasadnione i logicznie nie do utrzymania. Przedsiębiorstwo PP. w tym zakresie zarobkowania, jak PP. podają w liście swym do nas, pod względem przymusu umieszczania na swoich samochodach zegarów taksowych nie może wogóle, zdaniem naszem, interesować władz administracyjnych. Samochody PP. są poprostu samochodami prywatnemi, które od wypadku do wypadku wynajmuje się, bez oznaczenia promienia ich zwykłego działania poszczególnym użytkowcom. Nie są one taksówkami w zwykłem znaczeniu, gdyż przedsiębiorstwo PP. nie podlega przymusowi umownemu, t. zn. wozy PP. nie muszą podejmować się, na warunkach zgóry określonych, przewozu każdego, kto tego zażąda. W danym razie, jeżeli wynajmowanie uprawia się zarobkowo, to może to interesować w najlepszem razie tylko władze podatkowe. O ileby chodziło o analogję ze stosunkami na ziemiach zachodnich, to pojazdy silnikowe, przeznaczone do użytku publicznego, a więc pojazdy takie, które służą każdemu na żądanie, a nietylko za poprzednią umową z właścicielem, obowiązane są mieć zegary taksówkowe, jednak tylko do jazd w obrębie obszaru miast, na kursy dalsze, co do których obowiązuje zasada swobodnej umowy, taksówki te jadą przy niefunkcjonującym zegarze.

Wobec tego jednak, że przymus posiadania liczników u PP. zarządzeniem administracyjnym już wprowadzano, jak zdaje się wynikać z listu PP., uważamy, że w danym wypadku pozostaje PP. jedynie droga zaczepienia odnośnego zarządzenia w drodze postępowania administracyjnego, ewent. przez skargę do najbliższego Trybunału Administracyjnego.

P. mecenas Rodys.

Kwestja stosunków własnościowych przy kupnie samochodu na raty jest na terenie b. dzielnicy pruskiej niesporna, gdyż cała sprawa została bardzo szczegółowo uregulowana ustawą o kupnie na spłaty z r. 1897. Ustawa ta, stojąc na stanowisku instytucji pactum reservati dominii, szczegółowo reguluje prawo odstąpienia sprzedającego od umowy w razie niepłacenia poszczególnych rat, oraz sprawę umownego przepadania rat zapłaconych, w razie niewypełniania umowy. Natomiast jeżeli chodzi o odpowiedzialność cywilną względnie karną za wypadki samochodowe czy szkody, spowodowane przez kierowcę lub posiadacza kupionego pojazdu, to fakt kupienia maszyny na raty niema żadnego znaczenia. Ustawodawstwo specjalne w zakresie spraw samochodowych, specjalnie obowiązująca u nas ustawa samochodowa z 3 maja 1909 roku oraz postanowienia kodeksu cywilnego o czynach niedozwolonych, składają odpowiedzialność za tego rodzaju wypadki na „utrzymującego

samochód", a więc na tego, którego celom ekonomicznym samochód służy, a więc bez względu na stosunki własnościowe. Na uwzględnienie momentu, że samochód był kupiony na raty w tej konstrukcji niema miejsca. Jest to także zgodne z zasadą, że kupno przychodzi do skutku z chwilą umowy co do ceny, oraz z chwilą oddania przedmiotu, z chwilą jego tradycji. Niezapłacenie ceny kupna może stwarzać tylko obligatoryjny stosunek dłużniczy między nabywcą a sprzedającym, i może pod pewnymi warunkami w treści swej zawierać możność odstąpienia od umowy z rzeczowemi skutkami, rzeczowo jednak przejście własności na nabywcę nastąpiło już z chwilą tradycji. Wprawdzie o ile chodzi o stan prawny obowiązujący na obszarze województw centralnych, nie znaleźliśmy żadnego orzeczenia wyższo-instancyjnego w tym względzie, jednak przypuszczamy, że ostatnia konstrukcja prawna, jako opierająca się na zasadach prawa rzymskiego, będzie odpowiadała także przesłankom prawnym ustawodawstwa cywilnego b. ziem rosyjskich i Kongresówki.

Pan Malinowski Jan, Brześć n. B

Odpowiedź na zapytanie wysłaliśmy pocztą.

Pan Dr. Jan Zaleski, Stanisławów.

Na zapytanie Pana odpowiadamy z opóźnieniem, gdyż poprzedni numer z powodu święta został wcześniej zamknięty.

1) Wiadomości prasowe o zamierzonym uruchomieniu montowni w Polsce przez Ford Motor Company są zgodne z prawdą. W ostatnich dniach bawiła w Polsce delegacja Ford Motor Company i przeprowadzała pertraktacje w sprawie zniżki ceł na części składowe samochodów. Jakie były wyniki tej pertraktacji nie wiadomo, gdyż zainteresowane strony nie udzielają narazie żadnych wiadomości. Miejsca uruchomienia montowni również jeszcze nie ustalono, jednakże mówi się o Katowicach.

2) Ewentualna zniżka ceny samochodów osobowych i ciężarowych oraz podwozi Forda jest zależna od tego, czy i w jakim stopniu uzyska się zniżkę cła na sprowadzone części.

3) Dwutygodnik, o którym Pan wspomina, jest nam nieznany. Dotychczas nie otrzymaliśmy egzemplarzy redakcyjnych, jak również nie spotkaliśmy nigdzie tego pisma w Polsce zachodniej, temsamem oczywiście nie możemy wydać żadnej oceny co do jego wartości technicznej i redakcyjnej.

4) Cena używanego samochodu Ford, model T jest obecnie, po wypuszczeniu nowego modelu A, dość niska i waha się pomiędzy 2 do 5 000 złotych, zależnie od stanu ogólnego. Używane modele A, wypuszczone dopiero niedawno na rynek, spotyka się bardzo rzadko w sprzedaży tak, że określenie ceny informacyjnej jest wręcz niemożliwe, zależna ona jest głównie od stopnia zużycia samochodu.

5) Naogół nie radzilibyśmy Panu nabywać samochodu używanego, gdyż nigdy niema pewności w jakim stanie znajduje się wnętrze silnika. Tu tylko dobry fachowiec może się zorjentować służyć radą po dokładnem zbadaniu danego egzemplarancji fabrycznej, której udziela prawie każda firza. Kupując nowy samochód korzysta się z gwarancji fabrycznej, której udziela prawie każda firma na przeciąg 6 do 12 miesięcy.

Pozatem ma się pewność, iż maszyna czas dłuższy będzie chodziła bez defektu, będzie gotowa każdej chwili do jazdy, co nie zawsze ma miejsce przy samochodzie używanym, którego częste remonty pochłaniają duże sumy. To samo odnosi się do motocykli.

Ze wszystkich samochodów może jeden Ford najwięcej się nadaje na kupno w stanie używanym, gdyż przy niskiej cenie części zamiennych i łatwości ich nabycia, daje się prędko i tanio zremontować.

Informacje Pana w sprawie kolportażu naszego tygodnika, za które bardzo dziękujemy przekazaliśmy naszej administracji.

Pan Aleksander Rummel, Gdańsk-Wrzeszcz.

Stan dróg na podanej przez Pana trasie jest naogół dość dobry. Miejscami zdarzają się wprawdzie kawałki, które są w stanie bardzo złym lecz odcinki te są naogół bardzo krótkie. Zdaniem naszem trasa podana przez Pana będzie najodpowiedniejsza, a wyszukiwanie ewentualnej innej trasy nie byłoby celowe, gdyż inna trasa byłaby niewiele lepsza, a zato dłuższa. — Życzymy powodzenia w Zjeździe Gwiaździstym.

P. inż. Pindelski, Wadowice, woj. krakowskie.

W sprawie nabycia filtru do powietrza, niestety nie możemy Panu nic konkretnego doradzić, gdyż o ile nam wiadomo, w Polsce niema w sprzedaży tych aparatów. Z tego też powodu nie możemy Panu podać ceny. Aparaty te spotyka się u nas coraz częściej, lecz w samochodach, które są już w nie zaopatrywane fabrycznie. Może się więc Pan zwróci do reprezentantów tej marki samochodów, która zaopatruje swoje wozy w filtry np. do General Motors w Warszawie, nowy 6-cylindrowy Chevrolet posiada bowiem filtr powietrzny marki A. C. Ze znanych firm wytwarzających filtry są: Hirt, Handy, Eiseman, Pallas, United. Air Cleaner i t. p.

Mimo oczywistych korzyści, jakie daje filtr powietrzny, zwłaszcza latem, na naszych szosach są przeciwnicy stosowania tego aparatu, którzy twierdzą, iż na dużych obrotach filtr tamuje dopływ powietrza do karburatora. Istnieje cały szereg nowych fabryk samochodowych, które nawet na swoich drogich modelach nie stosują filtrów powietrznych. Nawet gdyby twierdzenie, że filtr do powietrza na dużych obrotach tamuje dopływ powietrza, było słuszne, to jednak uważalibyśmy stosowanie filtru za wskazane, gdyż różnica w wydajności w praktyce nie dałaby się zapewne odczuć a zresztą przy naszych samochodach użytkowych nie chodzi przecież o ustalanie rekordów, lecz o jaknajwiększą trwałość silnika.

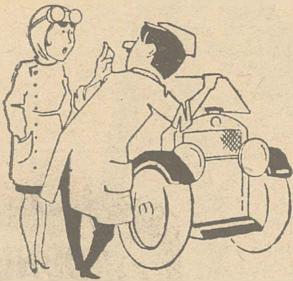
Pan Z. F. w O.

Kompresory stosuje się przy motocyklach bardzo rzadko i to prawie wyłącznie w motocyklach wyścigowych i sportowych z silnikami dwutaktowemi. Mają one tutaj na celu ułatwianie zasysania mieszanki do karteru i wpychania jej następnie do cylindra. Ponieważ jednak w silniku dwutaktowym otwór wlotowy i wylotowy jest równocześnie otwarty, przeto i tutaj nie można mówić o przeładowaniu cylindra w właściwem tego słowa znaczeniu.

Odbijanie silnika motocyklowego przy zarzucaniu go starterem spowodowane jest zbyt wczesnym zapłonem. Należy więc odpowiednio nastawić manetkę zapłonu lub też, jeżeli to nie pomaga, sprawdzić, czy zapłon magneta ustawiony jest w właściwym punkcie.

HUMOR

Zacofaniec



— Znowu w motorze przepaliły się świece!
— Nie rozumiem, dlaczego używasz jeszcze świec, gdy wszyscy nasi znajomi wolą światło elektryczne.

W sądzie

— Dziś poraz trzynasty został pan ukarany grzywną za przekroczenie. Niech Pan nie waży się pokazać jeszcze raz przed sądem, bo wsadzę pana bez pardonu do więzienia.
— Ależ panie sędzio, nie może pan przecież wymagać, abym się zatrzymał przy trzynastce.

Złośliwy

— Czy widziałeś już mój śliczny rasowy samochód?
— Nie, czy masz dwa?

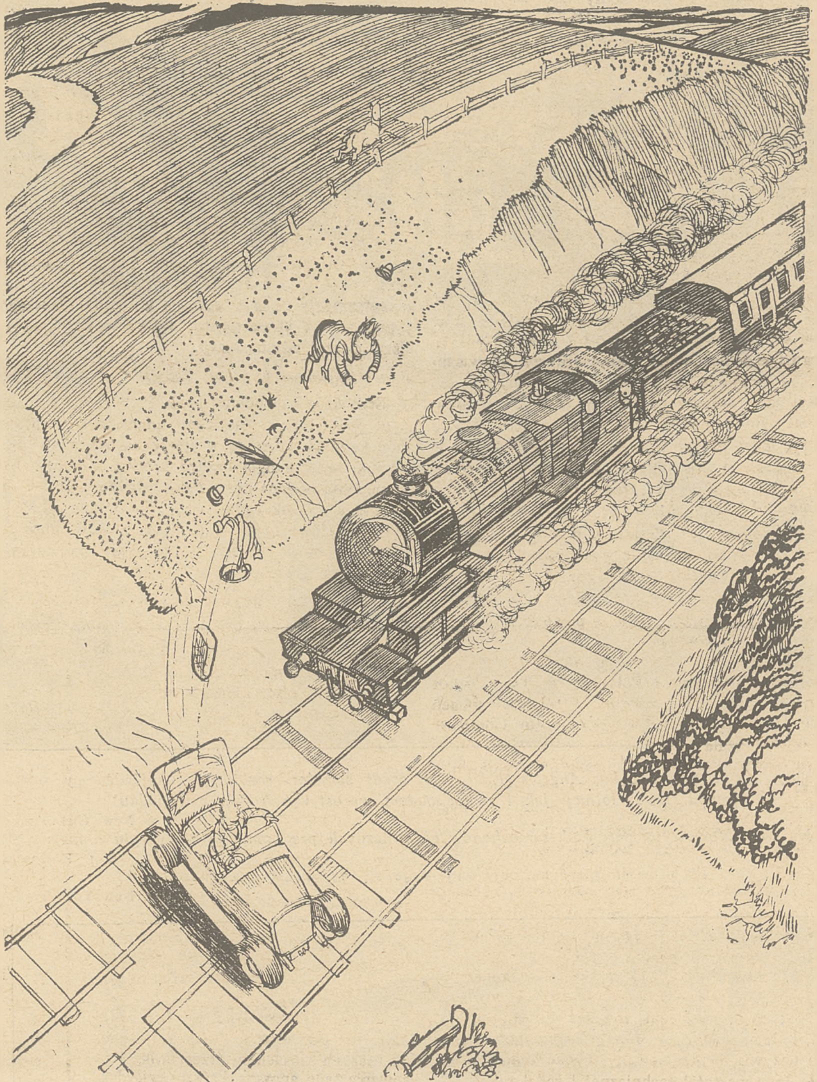
Premjowana wołowina

Klub samochodowy podczas wycieczki zatrzymał się na obiedzie w wiejskim zajeździe.
— Wołowina jest bardzo nieszczególna, panie gospodarzu, — odezwał się jeden z automobilistów.
— Co, nie jest dobra? — oburzył się gospodarz. — Toć to jest z wołu, który przez 15 lat na wszystkich wystawach brał pierwszą nagrodę.

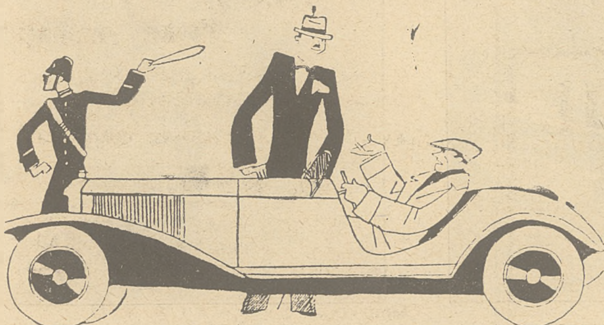
Fachowiec

— Czy może mi pan powiedzieć co znaczy „autodydaktyka"?
— Nie, mój kochany panie. Wprawdzie się znam na samochodach, lecz nie mogę znać każdej najdrobniejszej części.

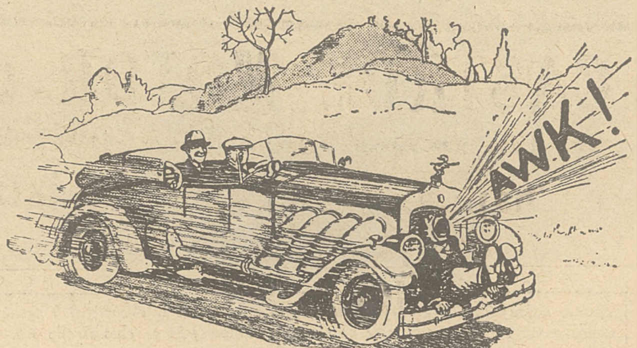
———



— Zatrzymaj się tam, gdzie jesteś, Klociu, a wszystko będzie dobrze.



— Nigdy nie czułem się tak bardzo upokorzony jak w sądzie, gdy policjant zeznał, że jechałem z szybkością 50 kilometrów na godzinę!
— A jak szybko jechałeś?
— Conajmniej 100 na godzinę! Znasz przecież mój samochód!



— Rzeczywiście twój klakson ma potężny głos.

Rozmaitości ze świata

U góry: Na jedną z ulic Los Angeles (Kalifornja) spadł samolot, rozbijając przejeżdżający samochód. Dwaj lotnicy jak i szofer cudem wprost wyszli cało z wypadku.

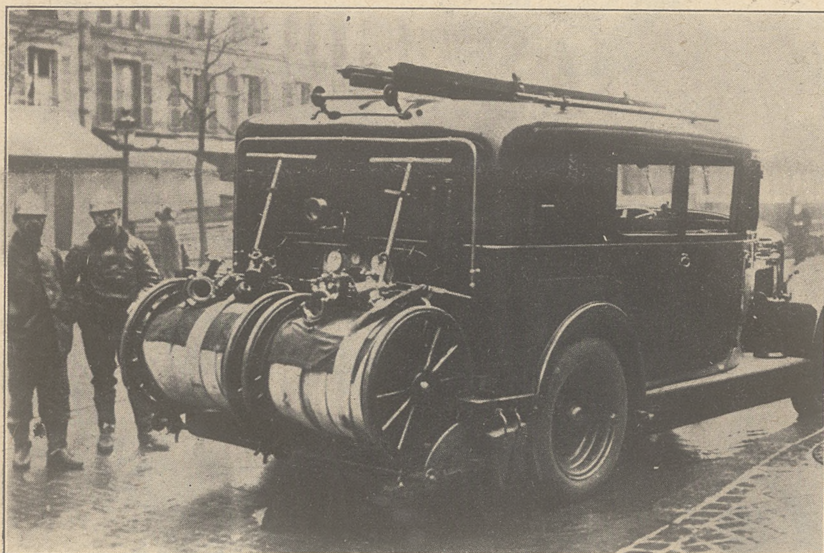
Fot. New York Times

Na dole: Nowe typy paryskich samochodów pożarnicznych przypominają z wyglądu limuzyny.

Fot. Keystone

Po prawej: Sport motocyklowy staje się najnowszą modą wśród pań.

Fot. New York Times





Numer pojedyńczy 30 groszy Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.